



XLIX Legislatura

DIVISIÓN PROCESADORA DE DOCUMENTOS

Nº 233 de 2020

Carpeta Nº 496 de 2020

Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas

SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS INTERNACIONALES

Creación

Versión taquigráfica de la reunión realizada
el día 2 de setiembre de 2020

(Sin corregir)

Preside: Señor Representante Benjamín Irazábal.

Miembros: Señores Representantes Sabina Calvo, Danilo Gómez, Martín Tierno y Carlos Varela Nestier.

Delegados de Sector: Señores Representantes Juan Moreno y Daniel Peña.

Asiste: Señor Representante Sebastián Cal.

Invitados: Por la Dirección General de Ingeniería Aeronáutica y la Dirección Nacional de Aviación Civil, señores doctor Fabián Martínez, Director de la Secretaría del Ministerio de Defensa Nacional; Gral. del Aire Luis de León, Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Uruguaya; Brig. Gral. (Av.) Gaetano Battagliese, Director Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica y Coronel Aviador Martín Campoamor.

Por la Asociación de Pilotos Aeroaplicadores (Apau), señores Álvaro Robledo, Presidente y Gustavo Matiaude, Secretario.

Por el Aero Club del Uruguay y Federación Uruguaya de Aeroclubes (Fuda), señores Jorge Radi, Presidente y Oscar Ferreño, Secretario.

Por la Cámara Uruguaya de Couriers, señores Juan Cabrera y Carlos Bertelli.

Por la Asociación de Usuarios de Adami, señores Federico François, Gabriela Oribe y Luis du Boishamon.

Por la Asociación Nacional de Empresas Privadas Aeroagrícolas, la Asociación de Organizaciones de Mantenimiento Aeronáuticas y la Asociación Nacional de Empresas de Transporte Aerocomercial, señores Néstor Hugo Santos, Marcelo Domínguez, Juan Plateiro y Daniel Dalmas.

Por Sibultax S.A., el señor Facundo Peradotto Abreu.

Por Aircraft Repair Station, señores Carolina Chalkling y Juan Chalkling.

Por la Cámara Uruguaya de la Industria Aeronáutica (Cuia), señores Diego Ravera, Presidente y Gualdemar Gutiérrez.

Secretaria: Señora Doris Muñiz.

Prosecretaria: Señora Joseline Rataro.

=======II=======

"ASUNTOS ENTRADOS

SOLICITUDES DE AUDIENCIA

CÁMARA URUGUAYA DE INDUSTRIA AERONÁUTICA (CUIA).- Solicitud de audiencia.- Asunto 147579.

AIRCRAFT REPAIR STATION LTDA.- Solicitud de audiencia.- Asunto 147654.

CÁMARA EMPRESARIAL MALDONADO.- Solicitud de audiencia.- Asunto 147693.

INVITACIONES

POLÍTICA NACIONAL DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE.- Los Ministerios de Transporte, y Obras Públicas, de Industria, Energía y Minería, de Vivienda y Ordenamiento Territorial y de Economía y Finanzas remiten invitación. – Asunto 147656.

- Fueron repartidos oportunamente".

SEÑOR PRESIDENTE (Benjamín Irazábal).- Habiendo número, está abierta la reunión.

(Ingresa a sala una delegación de la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica)

——La Comisión tiene el agrado de recibir al doctor Fabián Martínez, director de Secretaría del Ministerio de Defensa Nacional; al general del Aire, Luis De León, comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Uruguaya; al brigadier general aviador Gaetano Battagliese, director Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica, y al coronel aviador Martín Campoamor.

Los convocamos para el estudio del proyecto de creación del Sistema Nacional de Aeropuertos Internacionales. Esta comisión ya recibió a los ministros de Transporte y Obras Públicas y de Defensa Nacional, y nos pareció oportuno recibirlos a ustedes. Luego, recibiremos a una serie de delegaciones vinculadas a la aviación civil y a distintas modalidades de hacer uso de ella a lo largo y ancho del país. Hoy tenemos una agenda muy apretada.

SEÑOR DE LEÓN (Luis).- Soy general del aire, comandante en jefe de la Fuerza Aérea.

Es un honor estar aquí.

Ya mantuvimos reuniones de este estilo con el ministro de Transporte y con el de Defensa. Ya comparecimos en el Senado para ajustar el proyecto redactado en 2019. Lo que quedó escrito fue lo que se adecuó en esa comisión, que fue en el ámbito del Senado. Lo que tienen en sus manos es lo que se decidió en esa Comisión. Quedo a las órdenes para las consultas pertinentes.

En ese caso, estuvo el Ministerio de Transporte y Obras Públicas porque se había llevado adelante con Transporte; si bien depende del Ministerio de Defensa Nacional, Transporte lideraba esta intención en este proyecto.

SEÑOR REPRESENTANTE CAL (Sebastián).- Quiero hacer algunas consultas a la delegación.

Quiero saber los montos de inversión que tuvieron los aeropuertos en los últimos cinco años, por ejemplo, a qué aeropuertos fueron, cuál es el monto que se destina anualmente a la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica, en materia de infraestructura aeronáutica, y cuál es la recaudación anual de la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica.

SEÑOR BATTAGLIESE (Gaetano).- Soy brigadier general aviador, director Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica.

En lo que tiene que ver con las inversiones en los aeropuertos, en el único aeropuerto en el que se invirtió en los últimos cinco años fue en el de Melilla, que estimamos que a fin de año quedará pronto con todas las instalaciones nuevas.

No se ha hecho ninguna inversión en ningún otro aeropuerto.

Los ingresos por recaudación que recibió la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica por varios rubros, como tasas de sobrevuelo, precios de global único, etcétera, en 2019, fueron de US$ 52.859.000. Y respecto a lo que recibimos de ese monto -hay muchas distribuciones por ley-, del cien por ciento de los ingresos de la Dinacia -van a Rentas Generales, a prensa del interior, al Ministerio de Turismo; puedo hacerles llegar el detalle- disponemos del 42%. El 33% va a Rentas Generales, etcétera. A la Dinacia se le destina el 42% que se lo queda Rentas Generales y, a nuestra solicitud, nos dan refuerzos. La Dinacia no obtiene ningún dinero de lo recaudado; sí se solicitan refuerzos que a veces se otorgan para inversiones, pero en realidad se utilizan para reparaciones, etcétera. Es variable el refuerzo que nos dan, y oscila entre US$ 2.000.000, US$ 3.000.000 o US$ 3.500.000.

SEÑOR REPRESENTANTE CAL (Sebastián).- Entiendo que de estos casi US$ 53.000.000, lo que anualmente se destina para el mantenimiento de los aeropuertos serían entre US$ 2.000.000 y US$ 3.000.000.

Para que los legisladores sepan, me gustaría que se dijera la cantidad de aeropuertos que tiene a cargo la Dinacia. Asimismo, les solicito si nos pueden ilustrar acerca de lo que es el PGU (Precio Global Único) para que los legisladores lo entiendan porque en la jornada de hoy lo escucharemos varias veces.

SEÑOR BATTAGLIESE (Gaetano).- El Precio Global Único es una tasa anual que se le cobra a la aviación en general; *grosso modo*, se unificaron todos los servicios que se prestan a los aeropuertos. Es decir, todos los servicios que se prestan a los aeropuertos se resumieron en un Precio Global Único que es el que pagan los operadores a los aeropuertos. Es un monto que se cobra una vez al año -hay diferentes cifras, pero son bastante módicas- a los operadores. Es por la prestación de servicios que *grosso modo* se realiza: control de tránsito aéreo, aproximaciones, luces, etcétera.

SEÑOR REPRESENTANTE CAL (Sebastián).- Quiero hacer otra consulta. Si bien no voy a pedirle a las autoridades presentes que emitan una opinión sobre este proyecto porque me parece que no corresponde, me gustaría que aclararan cuáles son los costos de personal, si creen que, de aprobarse este proyecto, los costos subirán o bajarán, contemplando que tendríamos varios aeropuertos en Uruguay funcionando en carácter de internacional las veinticuatro horas y ya no a requerimiento. Escuché hablar mucho, en base a este proyecto, que los costos de personal podrían llegar a bajarse. Entiendo que eso no sería así; por el contrario, en mi humilde opinión, creo que se podrían llegar a incrementar porque tercerizar o privatizar los aeropuertos internacionales de Uruguay

poco tiene que ver con reducir sus costos de personal, sino, más bien, incrementarlos, porque claramente el Estado seguirá pagando al personal de control de tráfico aéreo, así como al de seguridad aeroportuaria -la Policía Aérea Nacional-, al de la Dirección Nacional de Migración y de la Dirección Nacional de Aduanas, y por supuesto al personal de la Dirección Nacional de Bomberos y prácticamente a la gran mayoría de personal que va a estar involucrado en la operación del aeropuerto.

Me gustaría conocer no una opinión de las autoridades sobre este proyecto, pero sí que iluminaran a esta Comisión sobre si los costos aeroportuarios y de personal subirán o bajarán para el Estado.

SEÑOR DE LEÓN (Luis).- Dependerá de la forma de la concesión. Acorde a cómo se concesione o cómo disponga quien concesiona, será el esfuerzo que se realice en personal y recursos. Depende del contrato de concesión sobre lo que no podemos discutir porque está en otro ámbito. De hecho, ya es un espíritu de transporte comercial y demás. Está en cómo se concesione. Las dos concesiones de Uruguay -Aeropuerto Internacional de Carrasco y Laguna del Sauce- son diferentes. No lo podemos decir hoy no porque no queramos, sino porque depende de lo que se vaya a concesionar será el esfuerzo que se hará.

Si miran ahí, según la categoría del aeropuerto, son diferentes las concesiones en costos. Vieron que dice: "3a, 3b y 2b". En ese caso, son concesiones de aeropuertos a aeronaves de equis porte y la condición de ese aeropuerto es para esa aeronave, así que los costos deberían ser qué concesionamos.

Como nosotros realmente administramos, por lo que no entramos en esta parte; no se lo podemos aclarar. Depende de la concesión.

SEÑOR REPRESENTANTE GÓMEZ (Danilo).- Quiero hacer una consulta sobre números.

Él hizo la consulta de qué inversión se hizo en los últimos cinco años en los temas de aeropuertos. De acuerdo a lo que manifestaron, se manejan aproximadamente unos US$ 52.000.000 por año, por lo cual en cinco años, que fue la consulta que él hizo, la Dinacia recaudó unos US$ 250.000.000 y lo único que se ha hecho hasta ahora en inversiones es lo de Melilla, en el último año, por unos US$ 3.000.000. ¿Es correcto eso? Es solamente para aclarar los números.

Como él se refirió a los cinco años y lo que se manifestó fue lo del último año, quería hacer la consulta.

SEÑOR BATTAGLIESE (Gaetano).- Es correcto, en los últimos cinco años lo único fue Melilla. Y, si mal no recuerdo, hubo una pequeña inversión de cientos y pocos miles de dólares en los tanques de combustible de Colonia. Nada más.

SEÑOR REPRESENTANTE CAL (Sebastián).- Quiero hacer una consulta.

¿No se hicieron inversiones en la seguridad perimetral del aeropuerto de Rivera?

SEÑOR DE LEÓN (Luis).- Sí, se hicieron inversiones, pero corrieron por cuenta de la Fuerza Aérea. Era un tema de seguridad por la condición de aeropuerto binacional. Ahí se hizo una concesión con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas para el apoyo de este trabajo, pero era de la Fuerza Aérea y dicha cartera. No tomamos a la aviación en general para esto.

SEÑOR REPRESENTANTE PEÑA (Daniel).- Quiero dejar explícito algo. ¿La recaudación de US$ 53.000.000 no va para otros rubros? ¿Va a Rentas Generales y se vuelca solo US$ 3.000.000 o hay otros rubros afectados a la cifra de US$ 53.000.000?

SEÑOR BATTAGLIESE (Gaetano).- A Rentas Generales va el 33%; a prensa del interior, OPI, el 8%; va US$ 1.000.000 a la Dirección Nacional de Meteorología; no me atrevo a nombrar otros. Al Ministerio de Turismo va un 3%, si mal no recuerdo. Se desglosa en eso y un 33% va a Rentas Generales.

El otro 42%, que son unos US$ 22.000.000, se queda en Rentas Generales y después, a solicitud de la Dinacia, se le dan refuerzos. De inversiones para la Dinacia, siempre tenemos US$ 1.600.000 o US$ 1.700.000, pero aparte de todo eso, que se queda Rentas Generales, nosotros hacemos las solicitudes y nos dan como refuerzo, dependiendo, US$ 2.000.000, US$ 3.000.000, US$ 3.300.000 para inversiones, para el arreglo de los aeropuertos y otras cosas.

SEÑOR REPRESENTANTE GÓMEZ (Danilo).- Tenía la misma duda. Del 100% que estamos hablando, un 33% ya está destinado a Rentas Generales y después el 42%, que completa ese 100%, también va a Rentas Generales. De esa cifra, cuando la Dinacia necesita hacer equis cosa, piden un refuerzo de ese rubro. ¿Es correcto?

SEÑOR BATTAGLIESE (Luis).- Es correcto.

SEÑOR REPRESENTANTE TIERNO (Martín).- Quiero saludar nuevamente a la delegación. A algunos de sus integrantes ya los conocemos por haber estado trabajando durante un tiempo en el aeropuerto de Santa Bernardina.

Creo que, para aclarar esta situación, sería bueno que nos mandaran la información por escrito de los últimos cinco años, de cuánto fue la recaudación y de cómo se desglosó, para que todos tengamos la misma información. Agradecemos la información que está dando el brigadier Battagliese, pero así la tenemos en papel y no jugamos con la memoria. Como consta en la versión taquigráfica, si le erramos a algún número, eso puede servir después para malos entendidos. Creo que si nos envían la información a través de la Secretaría, todos tendremos la misma información y sabremos los detalles de los montos en que se desglosa la recaudación que se da por esta concesión.

SEÑOR REPRESENTANTE CAL (Sebastián).- ¿Cuántos aeropuertos y aeródromos de carácter internacional, departamental e internacional a requerimiento le toca administrar hoy a la Dinacia en todo el territorio nacional? Si no tienen el número exacto, como decía el señor diputado Tierno, podrán enviarlo después a la Comisión.

Muchas gracias.

SEÑOR BATTAGLIESE (Gaetano).- Les podemos mandar la información por escrito sin ningún inconveniente, pero los aeropuertos internacionales que figuran en nuestra publicación aeronáutica son actualmente nueve: Carrasco, Laguna del Sauce, Colonia, Paysandú, Salto, Artigas, Rivera, Melo y Adami. Esos son los internacionales.

Después tenemos varios aeródromos que están a cargo nuestro, pero capaz que me olvido de alguno: Río Branco, Treinta y Tres, Tacuarembó y otros. Les mandaremos la información exacta, pero hay unos cuantos.

SEÑOR PRESIDENTE.- El presupuesto de la Dinacia, no solo las inversiones, sino el presupuesto de personal, de gastos, ¿sale de esos US$ 22.000.000 que recauda la Dinacia, que van a Rentas Generales? ¿O está incluido en el presupuesto general que hace el gobierno?

SEÑOR BATTAGLIESE (Gaetano).- Está incluido en el presupuesto general que hace el gobierno. Ese dinero va a Rentas Generales y después es presupuestado.

SEÑORA REPRESENTANTE CALVO (Sabina).- En otras reuniones anteriores se dijo que el aeropuerto de Santa Bernardina de Durazno estaba al lado de la base aérea.

Yo tengo entendido que las pistas del aeropuerto están dentro de la base aérea. Quería que eso quedara aclarado.

SEÑOR DE LEÓN (Luis).- Por naturaleza, en la base aérea pasa lo mismo que en el Aeropuerto Internacional de Carrasco.

La base aérea, que es un lugar de asiento de unidades militares, depende de lo que en ese momento necesite el comando.

En Durazno, la administración es de la Dinacia y tiene una base aérea, de la misma manera que pasa con el Aeropuerto Internacional de Carrasco.

Administrativamente, las pistas y los controles de tránsito y bomberos, en este momento, los apoya la Fuerza Aérea.

Hay que recordar que ahí hay una parte -de la que nosotros no hablamos- con diferentes funcionarios. La Dinacia tiene funcionarios y tiene militares, Inciso K.

En el caso de Durazno, por un interés de la Fuerza Aérea, el 70% de los servicios los cubre el Inciso K, pero no quiere decir que la administración completa no sea por parte de la Dinacia, como aeropuerto de alternativa del Uruguay.

SEÑOR PRESIDENTE.- El Precio Global Único, ¿qué servicios incluye exactamente? En Carrasco, dan un servicio. En Rivera, dan otro servicio diferente. Se me ocurre que cuando vienen a Carrasco, el pago es diferente y hay servicios que no están cubiertos por el Precio Global Único. Quiero saber qué servicios cubre y cuáles no y los debería pagar la aviación.

SEÑOR BATTAGLIESE (Gaetano).- El Precio Global Único incluye todos los servicios que presta el aeropuerto. Puede ser el servicio de carga de combustible, el servicio de luces de aproximación, el servicio de controlador de tránsito aéreo, información meteorológica: todo lo que se llama la seguridad operacional. Cubre la información y los servicios que presta el aeropuerto propiamente dicho.

Los otros aeropuertos concesionados son diferentes, pero el Precio Global Único cubre los servicios que presta el aeropuerto en cuanto a la protección al vuelo: la persona de rampa, el controlador, etcétera; básicamente eso.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿No está incluido, por ejemplo, el uso de escalerillas, el traslado del personal desde una sala al avión, el uso de salas VIP? ¿Eso no está incluido en el Precio Global Único?

SEÑOR BATTAGLIESE (Gaetano).- No.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se dijo que era una tasa relativamente módica y que no era fija. Para situarla entre 0 y 100, ¿nos pueden dar algún número aproximado, promedio? ¿US$ 100? ¿US$ 1.000? ¿US$ 10.000 por año?

SEÑOR BATTAGLIESE (Gaetano).- No recuerdo bien, pero son algo así como unos ciento y poco de miles de dólares que se recaudan. Esa información se la enviaré por escrito.

SEÑOR DE LEÓN (Luis).- El tema es que depende de la aeronave. El peso de la aeronave va asociado a la tasa. Por eso, es difícil de explicar. Depende de la aeronave y del servicio que está cumpliendo. Un tema es el taxi aéreo y otro es la aviación en general. En ese camino es que se decidió hacer esto que avalaba toda la actividad de esa empresa o de esa persona, lo que era más práctico para todos: para el usuario y para el que recauda. Es por eso que existe esto.

Cuando vamos al Aeropuerto Internacional de Carrasco y al de Laguna del Sauce hay otro tema diferente que depende de las concesiones que nosotros hicimos en su momento. Por eso digo que, de acuerdo con las concesiones que se hagan, es lo que se va a cobrar.

Por ejemplo, un taxi aéreo de una aeronave bimotor estará pagando $ 5.000 al año, pero en el caso del Aeropuerto Internacional de Carrasco, como nosotros ya acordamos en esa concesión cuáles eran los cánones que le íbamos a pagar por cada aeronave, cambia el costo y son onerosos en comparación a los otros. Por eso es difícil de decir. Lo que habría que hacer es entrar en las tasas que se debería pagar por cada aeronave -que están dentro de la AIP- y por la característica del vuelo, y ahí se va a obtener un número, que es lo que va a pagar esa persona. Si tiene más de un avión, va a pagar más.

SEÑOR PRESIDENTE.- No importa cuántas veces aterrice la aeronave en el año, sea una o quinientas, siempre paga el mismo precio, la misma tasa, dependiendo de la característica del avión, etcétera.

SEÑOR DE LEÓN (Luis).- De hecho, es así.

Hay que acordarse de que nosotros, por la naturaleza del Uruguay, tratamos de fomentar la aviación. Entonces, hay ciertas concesiones que son para fomentar que las personas puedan desarrollarse en el medio aéreo. Por eso digo que, dependiendo de la concesión, tal vez, se negocien cosas que sean buenas. Eso es más o menos lo que van a plantear, de acuerdo con lo que yo leí en la minuta, los otros actores aeronáuticos, que están dentro de lo que estamos hablando, que es el fomento de la aviación.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos la presencia de la delegación, cuyos integrantes han sido más que claros, y han despejado las dudas que teníamos.

(Se retira de Sala la delegación de la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica)

(Ingresa a Sala una delegación de la Asociación de Pilotos Aeroaplicadores)

——La Comisión tiene el gusto de recibir a una delegación de la Asociación de Pilotos Aeroaplicadores (APAU), integrada por el señor Álvaro Robledo, presidente; el señor Gustavo Matiaude, secretario, y el doctor Marcelo Domínguez, asesor, para escuchar sus planteos acerca del proyecto de ley que crea el Sistema Nacional de Aeropuertos Internacionales.

SEÑOR DOMÍNGUEZ (Marcelo).- Buenas tardes.

Soy asesor de las que se han denominado, en este caso, asociaciones aeronáuticas unidas.

Voy a hacer una breve introducción porque, en realidad, ustedes van a tener de acá a la hora 14 y 30 la comparecencia de ocho entidades, con las cuales hemos instrumentado un documento para dejar en la Comisión y que pedimos que forme parte de nuestras presentaciones, con el resumen de lo que es el parecer de las asociaciones aeronáuticas unidas, respecto al proyecto que está en tratamiento en esta Comisión.

Allí van a ver un desglose pormenorizado de cada una de las apreciaciones que tienen que hacer las diferentes asociaciones y, en mi caso, en carácter de asesor de las diferentes entidades, lo que diagramamos fue hacerles entrega del documento general y que, en las presentaciones, cada entidad les pueda trasladar su puntualización particular porque, más allá de que tenemos un eje central de apreciaciones de lo que constituye este proyecto, cada una de las asociaciones tiene su punto de vista para trasladarle a la

Comisión y su seria preocupación sobre la posible -y esperemos que no se concrete- aprobación del proyecto, por lo menos en los términos en los que está planteado.

Así que, sobre esa base, doy paso a la Asociación de Pilotos Aeroaplicadores del Uruguay.

SEÑOR ROBLEDO (Álvaro).- Buenos días a todos.

Soy presidente de la Asociación de Pilotos Aeroaplicadores del Uruguay, la única asociación civil vigente, y quiero ceder la palabra al señor Gustavo Matiaude.

SEÑOR MATIAUDE (Gustavo).- Buenos días a todos.

La Asociación de Aeroaplicadores del Uruguay fue fundada el 2 de agosto del año 2007 y tiene personería jurídica. Como decía Álvaro, somos la única asociación que nuclea pilotos.

Ustedes se preguntarán: "¿Qué hacen acá estos locos que son pilotos fumigadores? Quiero decirles que, antes de ser pilotos fumigadores, somos pilotos comerciales. Yo fui criado en la zona de Progreso, departamento de Canelones, pero hoy vivo en Treinta y Tres. Soy piloto aeroaplicador por decisión propia y no porque me quería ir a volar en una línea aérea. La empresa para la cual trabajo también se dedica a la parte de taxi aéreo.

Estos proyectos, a veces, a uno le caen como de sorpresa. Aclaro que no somos asiduos concurrentes a las comisiones, pero preparé algo que no sé si estará coordinado con lo que ustedes quieren saber, pero nosotros en el fondo apuntamos a veces no sé si a un mal asesoramiento, porque nuestra aviación civil, así como en Cerro Chato, está dirigida por militares, que son criados con un fin y tienen una misión y una visión distintas de las cosas.

Los pilotos necesitamos empresas que sean 100% Pymes o pequeñas empresas de cuatro, cinco o diez empleados. Queremos trabajar y, a veces, las reglamentaciones que salen como de abajo de una piedra, en el fondo, nos terminan perjudicando.

Voy a comentar alguna cosa que traje anotada y quedo abierto a contestar cualquier pregunta.

Como asociación, nos sorprende este proyecto presentado el 28 de febrero de 2020 y tratado en la comisión del Senado tan rápido, sin consultar a usuarios, que en su mayoría pertenecemos a la aviación civil, olvidada y maltratada. Según autoridades de la Dinacia, este proyecto entregaría los aeropuertos por cincuenta años, por lo que no sabemos lo que va a pasar.

Lo que les puedo decir es que sabemos que, a nivel del fútbol mundial y de FIFA, los contratos de televisión no deben ser superiores a cuatro o cinco años, porque todo cambia muy rápido

Entonces, llama un poco la atención un proyecto en que se quiere entregar los aeropuertos por cincuenta años. Capaz que nuestro cerebro no está capacitado para esas cosas, pero a primera vista es lo que uno se imagina.

Por este medio, la APAU quiere expresar su convencimiento de la realidad que hoy sufre la aviación civil del Uruguay, que en gran parte es debido a la gran ineficiencia y burocracia que tienen los entes que la legisla.

A consecuencia de este tipo de proyectos, que uno entiende que son producto de un mal asesoramiento, como otros, lo único que se ve es una aviación civil cayendo en picada. No sé si todos lo saben, la OACI (Organización Internacional de la Aviación Civil) mandata que las aviaciones civiles deben ser dirigidas por civiles, no por exmilitares ni

por militares en actividad; deben ser dirigidas por civiles porque tienen un enfoque comercial. La aviación agrícola, que es la que nosotros representamos, es el 80% de la que vuela en este país y aporta mucho valor agregado. Trabajamos mucho con el arroz, que es un cultivo que se inunda y que depende mucho de la aviación. Se podrán preguntar para qué queremos los aeropuertos. Estos constituyen una alternativa en el caso de emergencia sanitaria y los aviones se usan para el combate de incendios, de la langosta y para una cantidad de cosas más.

A lo primero que apunto es a que una aviación civil debe estar regida, o por lo menos integrada, por civiles. Actualmente, hay alrededor de doscientos militares ejerciendo funciones en la aviación civil. Si tomamos ejemplos de países pioneros a nivel mundial en aviación, veremos que la gran diferencia está en que se separa la aviación militar de la aviación civil. Nosotros no creemos que quienes nos legislan hoy lo hagan de mala onda, pero me parece que no saben que detrás de la decisión de privatizar algunas cosas en los aeropuertos -chicos o grandes-, hay empresas, familias, mucha gente que comemos de eso. Yo tuve una conversación telefónica con Benjamín Irazábal y me reconoció que no estaba muy al tanto de lo que es la aviación civil del Uruguay. A veces se escucha una sola campana. En Uruguay se habla de aviación civil y capaz que aparece un militar bien vestido, bien peinado, y por otro lado aparecemos nosotros, que somos bastante canarios, y no somos representativos del sector. Nosotros apuntamos a la seguridad y cumplimos con todo, pero lo que pasa es que a veces se legisla y nos tenemos que revolver solos. No creemos que haya mala intención, pero alguna gente sentada en Carrasco o en alguna zona de Montevideo legisla cosas que de repente no entiende, porque no sabe qué es lo que está pasando.

En el Uruguay se da un excesivo uso de las restricciones para vuelos de aeronaves y para los pilotos por el tema de la seguridad. Se pone mucho énfasis y se restringen muchas cosas en nombre de la seguridad a pesar de que Uruguay tiene muy buenos números a nivel de seguridad. No estamos hablando del narcotráfico ni de ninguna cosa rara; estamos hablando de incidentes o accidentes de la aviación civil. Hablo mucho de la legislación de la aviación civil porque creo que a veces estas decisiones son tomadas por quien hoy asesora a Heber. Se trata de una persona que viene del rango militar y que siempre anda en la vuelta en estas cosas. Las decisiones que toma, por supuesto, son siempre contrarias a nuestro pensamiento.

Los aeropuertos del interior del Uruguay -Melo, Rivera, Artigas, Paysandú- tienen el 99% de la infraestructura hecha como para que cualquier piloto pueda hacer un taxi aéreo local. El Uruguay tiene todo armado y por eso uno se pregunta por qué entregar un aeropuerto como el de Melo, que tiene su aduana de requerimiento. En una aduana de requerimiento hay una guardia militar, en la que uno solicita su aduana y migración y puede ir a ese aeropuerto; lo transforma en internacional en cinco minutos y no hay ningún problema. Todos sabemos que la matrícula uruguaya no paga, pero cuando vienen matrículas extranjeras pagan su tasa de aterrizaje como corresponde, y eso es recaudación para el Estado. A veces uno no sabe si entra mucha o poca gente, pero el Uruguay es muy chiquitito. Hace mucho tiempo había alrededor de quinientos aviones que renovaban su certificado, pero ahora por otro tipo de burocracia estamos en doscientos aviones, de los cuales 70% son aviones agrícolas.

Estamos convencidos de que esta situación es totalmente reversible. Uno puede entender que el Estado hoy no está en condiciones de iluminar un aeropuerto o arreglar algunas cosas, pero consideramos que eso no es muy costoso. Estamos hablando de aeropuertos del interior del país que tienen su personal, su pista de asfalto hecha, su combustible. Nosotros como usuarios de los aeropuertos lo único que solicitamos es la modernización; por ejemplo, tener una terminal POS para pagar el combustible con

tarjeta de crédito o débito. Como sabrán, Ancap puso una estación de servicio en las Termas del Arapey, que es de autoconsumo total, no tiene gente. Esas son cosas que se podrían implementar por lo horarios de los aeropuertos, que a veces están cerrados. El POS puesto en una cisterna de combustible haría un aeropuerto más viable. También, poder prender las luces desde el avión con un aparatito que no cuesta nada viabilizaría la aviación civil y se podría utilizar más el avión y no serían tan limitados los horarios. El Estado tiene muchos empleados que podría llevar a algún aeropuerto del interior. No hablamos de todos los aeropuertos, pero sí de tres o cuatro para que funcionen las veinticuatro horas. Pienso que el Estado no se va a fundir porque ponga gente ahí.

Creo que para que la aviación sea rentable no se debería sacrificar y vender el patrimonio que tenemos los uruguayos por el bajo precio de la necesidad. Uruguay no puede entregar un montón de cosas por cincuenta años. Yo trabajé durante mucho tiempo en mis inicios en el aeropuerto de El Jagüel, que se cerró cuando se dio la concesión de Laguna del Sauce y Carrasco. Me gustaría que ustedes investigaran al respecto. El aeropuerto de El Jagüel trabajaba tres meses y facturaba mucho más que todos los aeropuertos del Uruguay. Por supuesto, cuando este se cerró, el de Laguna del Sauce no captó todo el tránsito que venía y eso fueron pérdidas para el país.

Como mensaje final, sugiero formar una comisión entre todos los actores de nuestra aviación civil y tomar las mejores decisiones para el desarrollo, y así crear fuentes de trabajo genuinas para el sustento de nuestras familias y seguir aportando valor agregado al país.

Es cuanto tenía para decir.

SEÑOR REPRESENTANTE CAL (Sebastián).- Me gustaría aprovechar la oportunidad para preguntarle a la Asociación de Pilotos Aeroaplicadores qué cantidad de pilotos trabajan hoy en el sector de fumigación agrícola y si tienen el estimativo del precio que pagan anualmente de PGU (Precio Global y Único) los aviones de fumigación.

SEÑOR MATIAUDE (Gustavo).- En nuestra Asociación tenemos alrededor de cincuenta y cinco o sesenta pilotos activos, pero en el 70% u 80% de las empresas el dueño de ellas también es piloto aeroaplicador. No tenemos los datos de cuánto se pagaría de tasa global unificada.

SEÑOR PRESIDENTE.- Conocemos el trámite exprés que se dio en la Cámara de Senadores y aquí en la Cámara de Diputados hemos decidido tomarnos el tiempo que el proyecto se merece.

En la primera comparecencia estuvieron los ministros de Transporte y Obras Públicas, el señor Luis Alberto Heber y el Ministro de Defensa Nacional, doctor Javier García, y ellos nos explicaban la importancia que tiene esta herramienta para el gobierno, para el desarrollo de la aviación, para que siga creciendo y mejorando.

Quiero dejar claro que la voluntad de esta Comisión es tomarse su tiempo y escuchar a todos los que tengan algo para decir. Hemos contado con el invalorable aporte del señor diputado Sebastián Cal, que además es piloto, que trasmitió sus inquietudes y que por él muchos de ustedes hoy están aquí. Se acaba de ir la Dinacia, la Fuerza Aérea Uruguaya, que dieron sus puntos de vista.

Por otra parte, quiero decir que después de escuchar a todos vamos a tratar -interpretando el pedido del ministro Luis Alberto Heber-, de llegar a un proyecto de ley que contemple las necesidades del gobierno y de todos los que están operando, para que sea lo mejor para todos. Ese es nuestro propósito y por eso los hemos citado a la Comisión. Les agradecemos el aporte que están haciendo.

Este proyecto de ley que está al final del documento comparte todas las inquietudes de los operadores, de los pilotos, de las empresas. Es un borrador de trabajo que tomaremos como insumo y sobre él trabajaremos.

SEÑOR REPRESENTANTE TIERNO (Martín).- Quiero saber si ustedes están en contra del proyecto en general o la duda que tienen es sobre lo que tendrían que pagar anualmente en el precio global único; es decir, si es por la concesión o porque se aumente el costo. Creo que ahí hay un asunto para aclarar.

SEÑOR DOMÍGUEZ (Marcelo).- En la misma línea de lo que planteaba el presidente, quiero que quede instalada la idea de que esto es una presentación proactiva de participación en positivo sobre las diferentes cuestiones que hacen a la comunidad aeronáutica y, ni qué hablar de este punto específico del Sistema Nacional de Aeropuertos Internacionales.

Nosotros compartimos lo que dice el artículo 1º, en cuanto a que es estratégico para el país el tema de la explotación de los aeropuertos nacionales, y en esa línea venimos a contribuir, más allá de que cada uno tiene sus apreciaciones propias. También es cierto que existen -como ya han visto y van a ver en las próximas alocuciones- algunas puntualizaciones que hacen al régimen concesionado actual, críticas al sistema de concesión, que al verse ampliado, nos genera preocupación, y por eso es que lo venimos a plantear a la Comisión.

También, tenemos claramente pensado, y ya fue trasladado específicamente, que la administración estatal, con correcciones en lo que tiene que ver con muchos de los sistemas aeroportuarios nacionales, puede perfectamente pervivir y superarse en su desarrollo. Sabemos y somos conscientes de que hoy por hoy hay US$ 50.000.000 de ingresos anuales por todo lo que tiene que ver con servicios aeroportuarios que cobra la Dinacia, de los cuales se reinvierte menos del 10% de esa cantidad. En esa línea es que también las asociaciones aeronáuticas unidas venimos a proponer que ese punto sea validado.

En cuanto a la consulta planteada, quiero decir que en ese documento madre que se trajo, y que comparten todas las asociaciones que van a comparecer ante la comisión, hay tres o cuatro artículos adicionados al proyecto original que guardan relación con uno de los aspectos planteado por el diputado Tierno, que tiene que ver con los precios, gravámenes y todo tipo de tributos que podrían cobrarse a la aviación en los aeropuertos concesionados. Una de las pretensiones de este proyecto es que la aviación general quede exceptuada de esos cobros, pero también planteamos que se considere especialmente el tema de que los aeropuertos que no estén en el sistema, como es el caso de Adami, no pierdan el carácter internacional. Queremos que existan pistas o aeródromos habilitados en el país que cuenten con servicio de vuelo internacional a demanda, o sea que cualquiera pueda requerir el servicio internacional, por ejemplo en una pista de un hotel, o en algún taller aeronáutico; hay varios en el país. La idea es que un avión extranjero no tenga que aterrizar en un aeropuerto lejano a ese taller. Eso también está previsto en el articulado que venimos a presentar.

Otra de las cuestiones -como ya mencionamos- tiene que ver con que se asigne un mínimo de los ingresos anuales que percibe la Dinacia para la realización de inversiones en equipamiento, obras y servicios en aeropuertos y aeródromos en territorio nacional. Por último, pretendemos que haya soporte legal para que la comunidad aeronáutica participe activamente en lo que tiene que ver con la estructura de la aeronáutica nacional, por ejemplo, como lo hacen entidades no gubernamentales o las asociaciones de la sociedad civil en cuestiones vinculadas al medio ambiente.

Sobre esa base es que venimos a presentar este proyecto con aditivos al original que recibieron de la Cámara de Senadores. Queremos que haya protección legal, para que después no haya absoluto arbitrio del administrador.

SEÑOR REPRESENTANTE CAL (Sebastián).- Simplemente, quiero que quede constancia de que, en el día de ayer, presenté un proyecto sustitutivo que tiene alguna coincidencia con lo que ustedes mencionaron. Brevemente, me gustaría nombrar las modificaciones que sugiero en los dos artículos que agrego.

Uno protege los costos de la aviación general, es decir que no se pueda incrementar el precio, además del PGU, dentro de los aeropuertos incluidos en el Sistema Nacional de Aeropuertos Internacionales.

Asimismo, la idea es proteger los aeropuertos que no estén incluidos en el Sistema Nacional de Aeropuertos Internacionales, para que no pierdan la categorización al momento de la creación de este sistema, como el caso del aeropuerto del El Jagüel.

En el artículo 2º se baja de cincuenta a treinta años la concesión, más alguna pequeña modificación en la redacción.

Ese es el proyecto sustitutivo que presenté en el día de ayer y que pongo a consideración de esta comisión.

SEÑOR PRESIDENTE.- Este proyecto es una herramienta. El uso que se le va a dar lo determinará después el Poder Ejecutivo. Si el Poder Ejecutivo decide hacer uso de la facultad que se le brinda a través de la ley para concesionar, habrá que poner la lupa en el pliego de condiciones. La ley es como un martillo: puede servir para clavar un clavo, para romper un vidrio o para pegarle a una persona. El tema no es la herramienta, que es necesaria, sino el uso que se le dé. Al respecto, el ministro Heber se comprometió ante esta comisión a recibir los aportes de todos. En esa instancia serán bienvenidos los aportes que mencionó el señor Matiaude que quieren hacer, pero quiero dejar claro que son momentos distintos. Una cosa es el proyecto de ley por el que se crea el sistema nacional y otra, la concesión -todo indique que se va a concesionar-; el mecanismo no se puede dejar por escrito en la ley; eso va en el pliego de condiciones. Lo que se puede modificar en el proyecto de ley es, por ejemplo, que el precio global único no sufra modificaciones para la aviación civil.

Repito, está la invitación del ministro a participar de esa instancia, que creo que es importante para todos ustedes.

Les agradezco la participación y el aporte. Quedamos en contacto.

(Se retira de sala la delegación de la Asociación de Pilotos Aeroaplicadores)

(Ingresa a sala una delegación del Aero Club del Uruguay y de la Federación Uruguaya de Aeroclubes, FUDA)

——La Comisión da la bienvenida a la delegación del Aero Club del Uruguay y de la Federación Uruguaya de Aeroclubes, FUDA, integrada por los señores Jorge Radi, presidente; Óscar Ferreño, secretario, y por el doctor Marcelo Domínguez, quien estuvo en la comparecencia anterior.

SEÑOR RADI (Jorge).- Actualmente, soy presidente del Aero Club del Uruguay y también directivo de la Federación Uruguaya de Aeroclubes. Me acompaña Óscar Ferreño, quien fue presidente del Aero Club del Uruguay varios años y hoy es secretario.

Quiero hacer una pequeña reseña de cómo surge todo esto de la aviación. Hablamos mucho de los aviones, pero no se tiene muy claro.

En el año 1904 los hermanos Wright consiguieron volar dieciséis metros. Ellos tenían una empresa que arreglaba bicicletas. Apenas nueve años después se funda en Uruguay el Aero Club del Uruguay, que en aquel momento se llamaba Centro Nacional de Aviación. Meses después, el Ejército Nacional forma la Escuela Militar de Aeronáutica Los Cerrillos. ¿Qué quiero decir con esto? Que hace ciento siete años que el Uruguay vuela, y que es una de las escuelas más antiguas del mundo. Eso dio lugar a que, a medida que iba pasando el tiempo, se fueran formando diferentes escuelas de vuelo en todo el país. Hoy hay veinticinco aeroclubes.

En 1959, los aeroclubes tuvieron una participación sumamente importante en las inundaciones, cuando las carreteras eran muy malas. La señora Mirta Vanni, que era socia de nuestra escuela, trasladaba insumos, medicamentos.

En 1940, el Poder Ejecutivo aprueba la Ley Nº 9.977, a través de la cual la aviación nacional queda exenta de todo tipo de gravámenes, sin impuestos. Dicha ley fomenta la aviación educativa, la formación de pilotos. Nos suministraban -ahora ya no-, lubricantes, aceite, piezas para los motores, a fin de que los alumnos pudieran volar a un costo muy barato.

Nosotros seguimos siendo una institución sin fines de lucro.

Hice toda esta historia porque -yo soy piloto aviador comercial; soy uno de los instructores de la escuela- hace un año y medio decidí ir hasta el aeropuerto de Punta del Este, a la Laguna del Sauce donde la corporación que está en cuestión lo administraba. Primero llamé por teléfono, porque hacía tiempo que no iba a Punta del Este. Les pregunté si estaban cobrando algo. Me dijeron: "No, no. Vení tranquilo que no pasa nada". Fui con mi familia en un avión Cessna 172. Es una avioneta; una cachila con alas. Visité a mis amigos y cuando me estoy yendo me dicen que tengo que pasar por caja. "¿Cómo que tengo que pasar por caja?", les dije. Soy un avión del Aero Club del Uruguay; estoy contemplado en la Ley Nº 9.977. Llevé a mi hija de siete años; le cobraron US$ 3 de tasa de embarque. En total, pagamos US$ 118. Me cobraron las calzas, que no pedí porque tenía las mías. Se dio una arbitrariedad bastante importante de parte de la gente que trabaja en ese grupo. Decidí no ir nunca más. Ya lo había denunciado en otros medios y ahora quería hacerlo acá.

SEÑOR FERREÑO (Óscar).- Comparto lo que dijo nuestro presidente, el señor Jorge Radi.

Simplemente, quiero aclarar que nosotros estamos de acuerdo con las leyes que promueven la aviación nacional y el desarrollo aeronáutico; no hay ninguna duda en ese sentido. Lo único que nos da un poco de temor -lo que es lógico- es que algunas exoneraciones que tiene la aviación nacional se puedan perder, porque se nos dice que esas son cosas que van a quedar dentro de la reglamentación, aunque parecería que es algo que debería estar incluido en el proyecto de ley. Esa es nuestra principal inquietud.

Como dijo el señor Radi, el desarrollo aeronáutico que ha tenido la aviación nacional se ha basado en los aeroclubes. La mayoría de los pilotos que tuvo Uruguay salieron de las escuelas de vuelo -que son los aeroclubes-, que están diseminadas por todo el país y siempre dan una gran ayuda. Ahora de pronto no se nota tanto, porque las carreteras han mejorado mucho, pero cuando hay una tormenta o un temporal y las carreteras se anulan, es importantísimo el papel que tienen los aeroclubes, en las distintas capitales, para unir los centros poblados que quedan aislados.

Eso es lo que no queremos que se pierda, y es la inquietud que venimos a plantear.

SEÑOR RADI (Jorge).- Quisiera agregar algo más.

A lo largo de la historia, los aeroclubes formamos cerca de cinco mil pilotos, y si el comportamiento que tuvieron con nosotros en el aeropuerto de Laguna del Sauce se traslada al resto del país, corremos el riesgo de desaparecer, y si eso ocurre Uruguay también va a desaparecer de la grilla de la aviación.

También quiero comentar que estamos alineados y participamos de las asociaciones aeronáuticas unidas de Uruguay.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quiero hacer dos aclaraciones.

La ley es la herramienta que permite al gobierno definir el Sistema Nacional de Aeropuertos Internacionales, y si se hace una concesión, determinar las reglas de juego.

Por lo tanto, una cosa son las reglas de juego -eso es otra materia- y otra la ley.

Por otra parte, el planteo que hicieron ustedes ya fue realizado por el señor diputado Cal, que es piloto, y por algunas otras instituciones. En ese sentido, hicimos las consultas pertinentes a nivel político, entre los distintos partidos, y podemos decir que existe la mejor buena voluntad para incluir en el proyecto de ley la exoneración de cualquier otro costo que no sea el precio global único que pagan hoy. Por lo tanto, eso va a estar incluido en el proyecto de ley, por lo que se hará la modificación correspondiente.

De todos modos, la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas entendió que era bueno escuchar a todos los actores, porque este tema tuvo un fugaz pasaje por la Cámara de Senadores, en donde no se le dio participación a nadie, pero nosotros sí quisimos hacerlo.

Además, de acuerdo a lo manifestado por el señor ministro Heber, cuando se vaya a hacer la reglamentación del pliego de condiciones para el llamado a concesión, también contaremos con su participación, porque son los que saben de aviación.

Por lo tanto, el principal planteo va a ser tenido en cuenta.

SEÑOR RADI (Jorge).- Una de las cosas que nos preocupa es la rapidez con la que se está tratando este tema, en medio de la pandemia; creemos que no hay necesidad de que se haga así.

Olvidé decir que el Aero Club del Uruguay era el órgano que administraba la aviación; de hecho, yo conservo en mi casa -custodiado- el libro con las primeras cien licencias.

Además, la aviación tiene ciento siete años en el país, y tenemos que pensar muy bien si la vamos a regalar por cincuenta años más a gente que no nos ha tratado muy bien. Por supuesto, los capitales son bienvenidos para mejorar, pero no para que nos maten, para que nos pasen el cuchillo.

Voy a dejar las boletas en la Comisión de lo que me cobraron, para quienes las quieran ver, porque esto es la realidad, me pasó a mí; y quien tenga alguna duda puede llamarme por teléfono, que le puedo aclarar todo.

SEÑOR REPRESENTANTE CAL (Sebastián).- Simplemente, quiero dejar constancia de que comparto plenamente lo que dice el señor Jorge Radi.

Como él bien explicó, la aviación tiene ciento siete años, y nosotros estamos manejando la posibilidad de entregar, de modificar, por medio siglo, el futuro de la aviación general y de la soberanía de Uruguay.

Todo queremos poner nuestro granito de arena para que esto salga, pero reitero lo que dije la primera vez que vine a la Comisión: aunque las buenas intenciones son creíbles, los ministros y nosotros pasamos, y las leyes quedan. Por lo tanto, yo no hago

mías las palabras del señor presidente, cuando dice que esto se puede poner en la reglamentación. Yo sé de la buena fe, tanto del ministro como de todo el Poder Ejecutivo en cuanto a que esto se pueda poner en la reglamentación, pero no sabemos qué va a pasar en 2033, cuando la concesión del Aeropuerto Internacional de Carrasco y del Aeropuerto Internacional Laguna del Sauce termine; no sabemos cuáles van a ser las intenciones de los políticos que estén en el gobierno dentro de trece años.

Por lo tanto, creo que todo lo que se le pueda incluir en este proyecto de ley para proteger la soberanía de Uruguay y la aviación general, es indispensable que se haga.

SEÑOR REPRESENTANTE VARELA NESTIER (Carlos).- En primer lugar, quiero saludar a la delegación.

Además, quiero agradecerles la información brindada, y el tono con que lo hicieron, porque -pasó lo mismo con la delegación anterior- no solo recibimos información, sino también sensaciones. La sinceridad, más que en lo que se escribe y se dice, está en cómo se dicen las cosas, y creo que ustedes tienen un sentimiento -que podemos compartir- de preocupación con respecto a la suerte de la aviación civil y, sobre todo, su relación con esta decisión.

En principio, como ustedes señalaron, estamos de acuerdo con que vengan capitales a fomentar la infraestructura aeroportuaria del Uruguay, pero el problema son las condiciones.

Por otro lado, quiero señalar dos aspectos en los que coincidimos con el diputado Cal. Es cierto que la reglamentación es una instancia separada de la ley, pero va junto con ella. Por lo tanto, la ley tiene que marcar, claramente, el camino para la reglamentación, porque esta nunca se puede apartar de lo que esté señalado en la ley. Entonces, lo que abunda nunca está de más.

Con respecto a lo que se dijo del futuro, solo tengo un matiz. En realidad, una ley puede derogar otra ley; por lo tanto, dentro de tres o diez años se puede aprobar una ley que modifique esta, pero en este momento nos debe preocupar lo que estamos haciendo nosotros. En ese sentido, quiero darles dos garantías. En primer lugar, Uruguay tiene un sistema bicameral -por algo es así-, y si bien el Senado tuvo su tiempo y su lógica para aprobar este proyecto de ley, nosotros tenemos otra y, como señaló el señor presidente, todos estamos de acuerdo en darnos el tiempo necesario para analizar todas las posibilidades.

Por otra parte, todos nosotros -no hay bandera que nos separe en ese sentido- tenemos como prioridad la soberanía, y creo que esa será nuestra guía cuando tengamos que legislar. Por lo tanto, no quiero darles una tranquilidad subjetiva, ya que, objetivamente, así es como trabajamos en este Parlamento. Podemos equivocarnos, porque somos seres humanos, pero tenemos esa referencia: la defensa de la soberanía nacional como primera cosa y, obviamente, la defensa de la fuente de trabajo; ustedes son trabajadores, y también los tomamos en cuenta a la hora de tomar decisiones.

Por lo tanto, estamos abiertos a recibir propuestas en ese sentido.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos los aportes realizados.

(Se retira de sala la delegación del Aero Club del Uruguay y de la Federación Uruguaya de Aeroclubes (FUDA)

(Ingresa a sala una delegación de la Cámara Uruguaya de Couriers)

——La Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas da la bienvenida a una delegación de la Cámara Uruguaya de *Couriers*, integrada por los señores Juan Cabrera y Carlos Bertelli, y por el doctor Marcelo Domínguez.

SEÑOR CABRERA (Juan).- En primer lugar, agradecemos que nos hayan recibido.

Nosotros representamos a la Cámara Uruguaya de *Couriers*, que fue fundada en 2015, y está conformada por todas las empresas de *couriers* nacionales que brindan un servicio internacional, y cuyo único puerto operativo es el Aeropuerto Internacional de Carrasco. Por lo tanto, allí llevamos a cabo nuestra operativa con todo lo que llega del exterior, porque es el único puerto aduanero que tenemos para carga y *courier*; o sea que es un monopolio.

Nuestro problema -que tienen otros servicios que también están denunciando- es que el operador no está cumpliendo con las tarifas máximas establecidas y reglamentadas en el Régimen de Gestión Integral, Anexo F.

Lo que ocurre es que el operador no cumple con ese precio máximo; o sea que Puerta del Sur cobra por encima de esas tarifas -bastante más-, tanto en el servicio de *courier*, de carga, y con otros servicios, ya que entendemos que con los aterrizajes también ocurre lo mismo. Ellos buscan la manera de agregar servicios que no están autorizados en el Régimen de Gestión Integral, llevando los cobros a montos muy altos, fuera de lo normal. Inclusive, llegan a cobrar el doble o el triple por el mismo servicio, aunque el Régimen de Gestión Integral marca un precio máximo.

Nosotros venimos denunciando esta situación desde el 2004 -sobre todo algunas empresas-, pero de la unidad de control no hemos obtenido ninguna respuesta válida. Simplemente, se nos dice que el *courier* forma parte de la carga y que se tiene que aplicar el Anexo F, pero no logramos que se aplique la tarifa.

Este cuadro de precios es el mismo que aplicaba Vimalcor, que es un operador privado que había anteriormente para la carga antes de que Puerta del Sur licitara por todo el aeropuerto.

Esa empresa estaba encargada de la carga y del *courier*, y tenía un cuadro de precios, que es el que se trasladó a la concesión, y se le puso el nombre de Anexo F. Vimalcor, el concesionario anterior, aplicaba esos precios a la carga, de acuerdo a los criterios de la Dinacia. Cuando en el año 2004 el operador nuevo, Puertas del Sur, tomó la concesión del aeropuerto, también los aplicó, pero después, sin ningún motivo, se decidió cobrar una tarifa totalmente arbitraria y diferente a la del Anexo F, la cual fue recurrida, y se nos dio la razón, pero no se obliga a cobrar así. Es decir que tenemos cantidad de violaciones a través de la tarifa y, por supuesto, siempre buscan el beneficio económico de ellos, pero fuera de un marco legal. Nosotros entendemos que esto está totalmente fuera del marco legal.

Entonces, lo que nosotros solicitaríamos es que esté incluido en la ley el cuadro de sanciones marcado por el Régimen de Gestión Integral, que es lo que regula toda la privatización del aeropuerto, es decir, todas las obligaciones y beneficios que pueden tener no solo la tarifa, sino cómo se tienen que operar y regular los espacios. Ese régimen de sanciones es el mismo que hoy tienen, pero que está en el Régimen de Gestión Integral, y es manejado por el órgano que decide sobre esas sanciones, que es la Unidad de Control. El hecho de que esté incluido en la ley sería mucho más justo, porque de esa manera nosotros podríamos recurrir a la justicia y no a un órgano que no es el adecuado, porque decide de acuerdo a la voluntad de varios, como la Dinacia, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, y todos los que forman esta Unidad de Control. Eso nos trae problemas porque implica opinar; la Unidad de Control lo toma

como una opinión. Entonces, opina, pero la justicia se remite a la ley. Por tanto, nosotros consideramos que todo lo que marca estas irregularidades debe estar dentro de la ley, lo que nos daría otro marco legal, así como justicia para el usuario, porque en definitiva estamos dentro de un monopolio. El Aeropuerto de Carrasco es el único que la Aduana determina para hacer las funciones, y nosotros estamos dentro de ese monopolio.

También nos gustaría que se tuviera en cuenta que, de acuerdo a la privatización que se haga, nosotros vamos a enfrentar un monopolio que debería tener fuertes regulaciones, con lo que hoy no cuenta, porque estamos hablando de que todo lo que tiene que ver con carga y los pasajeros va a ser manejado por un solo operador, porque todos sabemos que, a pesar de que el proyecto de ley no lo expresa, se refiere a una extensión, y ¿quién va a tener la extensión? Puertas del Sur, o Corporación América en este momento. Se alude a una licitación y esta no va a ser válida hasta el año 2033, ya que la extensión que ellos tienen llega hasta ese año. Es decir que nadie se va a presentar a una licitación para tomar un aeropuerto en 2033, que tiene que ver con aeropuertos que realmente tienen importancia, porque en los otros que quieren dar -lo sabemos todos los que estamos en este ambiente, especialmente en el de la aviación, al cual también pertenezco- no hay un tráfico comercial como se cree, por el que si mañana hubiera un aeropuerto, al otro día aparecerían las aerolíneas. Entonces, no va a haber interés por esos aeropuertos, simplemente el de ellos por algún convenio con el Estado o porque querrán desarrollar algún negocio. Pero, de acuerdo con el proyecto de ley presentado originalmente, se habla de que esos aeropuertos sean los únicos que manejen lo relativo a pasajeros y carga internacional. Entonces, por eso también pedimos que se tenga en consideración ese aspecto del monopolio y se incorpore al proyecto de ley, porque hasta ahora todo lo que era reglamentación y demás se regulaba a través de decretos. En el decreto por el que se dio la extensión hasta el año 2033 del Aeropuerto de Carrasco, el operador pidió modificar el Anexo F, pero solo a su conveniencia; nosotros, los usuarios, no tuvimos oportunidad de pedir algún cambio o que se redactara de diferente manera. Entonces, el hecho de que la ley simplemente exprese que se autoriza una extensión o una privatización nos da mucha inseguridad, especialmente por lo que hemos pasado. Además, debemos tener en cuenta que la extensión será hasta 2083. Creemos que es muy importante lo que está determinando este proyecto de ley, que da cincuenta años más a partir de 2033, como para votarlo con tanto apuro. Nosotros consideramos que se tendría que dar más intervención a los usuarios, a fin de conocer los problemas que estamos teniendo. Además, esta será una ley que estaremos dejando a las futuras generaciones, y nosotros entendemos que, de esta manera, le dejaremos un problema, porque no se están resolviendo los casos que tenemos ahora, y es como premiar al operador con cincuenta años más por algo que después vamos a tener que vivir todos nosotros.

A la vez, tenemos el problema de las tarifas por el lugar donde operamos nosotros, es decir las instalaciones del aeropuerto.

SEÑOR BERTELLI (Carlos).- Lo que expresó Juan Cabrera es lo que nosotros también apuntamos desde la Cámara Uruguaya de Couriers. Este régimen de gestión integral tiene un Capítulo IV, que incluye el artículo 4.6.2, que establece claramente las condiciones de la terminal de cargas a las cuales se tiene que obligar el concesionario. Lo que ha sucedido históricamente es que el concesionario -hablando concretamente del tema de los couriers- evita considerar que los couriers formamos parte del transporte de carga, cuando no es así. Nosotros estamos abocados -más allá de todo lo que comentó Juan- a que, desde el propio operador, se nos considere como parte de la gestión que realiza el concesionario dentro del aeropuerto. Las repuestas que hemos tenido a este planteamiento son siempre las mismas, no hay nada por escrito, siempre se manifiesta

algún tipo de evasiva y, obviamente, no nos conforman en absoluto porque -reitero- nosotros entendemos que claramente estamos dentro de este régimen, y si ustedes observan la operativa del courier en el aeropuerto, se darán cuenta.

Respecto a las tarifas y a los costos que el concesionario nos traslada, entendemos lo mismo: son claramente abusivos, pero eso lo atribuimos mucho a lo que es un monopolio donde no hay competencia, y sabemos que tenemos que regirnos por ese marco. Entonces, no tenemos mucha chance de poder comparar dentro del país, y si compararan estas tarifas a nivel sudamericano, se darán cuenta de que son bastante más caras que en otros países; no hablemos de Argentina porque sucede lo mismo que en Uruguay.

Otro de los aspectos que más nos preocupa tiene que ver con las condiciones del lugar que tenemos. Para que tengan una idea, puedo comentar que, en el caso de mi empresa, liberamos carga dos veces por semana -creo que el caso de Juan es similar- y esa es la normalidad de las empresas que integramos la Cámara Uruguaya de Couriers, que hoy en día somos diez. Las condiciones del recinto en el cual nos toca trabajar en el aeropuerto son inhumanas; eso lo comprobarían especialmente si tuvieran que ir hoy, por ejemplo. No sé si alguien ha podido estar en alguna oportunidad, pero ese lugar sigue siendo el mismo de la época de Vimalcor, ya que no ha habido mejoras. Más allá de lo que el concesionario debería haber hecho, en virtud de las contrataciones y lo que marca la ley en cuanto a mejoras de ese recinto, ampliación y demás, ha sucedido todo lo contrario: no se ha hecho nada y nos han achicado el espacio. Si ustedes fueran hoy, saldrían como si salieran de la ducha. Nosotros hemos tomado algunos videos -ahora no es el momento de presentarlos-, pero a nivel de nuestra Cámara los hemos analizado, e inclusive ya hemos planteado ante la Aduana todo este problema. La Aduana, con toda razón, manifiesta que no tiene mucha injerencia en este tema, pero nos apoya porque también trabaja allí y tiene las mismas dificultades. Entonces, este es todo un combo y, más allá de lo que Juan planteaba respecto al tema de la ley enfocándose hacia el lado aeronáutico, nosotros tratamos de enfocarla hacia el lado de los couriers, es decir de estas empresas que hoy dan trabajo a casi quinientos uruguayos, por lo que necesitamos ser escuchados, a fin de que este proyecto nos incluya dentro de su marco y mejore las condiciones. Obviamente, pensar que esto es para dentro de cincuenta años es bastante complejo, desde el punto de vista de que -como también decía Juan- le estamos dejando un peso a las próximas generaciones que va a ser difícil de levantar.

SEÑOR CABRERA (Juan).- Con respecto al depósito, quisiera agregar que el que estamos utilizando hoy es el mismo con el cual operábamos con Vimalcor; estamos hablando de antes de 2002, porque creo que en ese año Vimalcor dejó la operativa y estaba desde antes. Se le hizo muy poco mantenimiento -casi nada, como decía Carlos- y se llueve, por lo que si nos dejan la carga en depósito -en teoría bajo techo-, se moja. Inclusive, por conveniencia del operador, se están construyendo cámaras nuevas para los nuevos negocios con medicamentos -que no sé si tuvieron la oportunidad de ver-, y ese espacio se nos sacó a nosotros. Es decir que estamos totalmente reducidos, con un aumento de carga. Ellos sostienen que están dentro del marco legal, aluden a la Aduana y a la discusión, por lo que nosotros decimos que si esto estuviera en el ámbito de la justicia, lo resolveríamos de otra manera. Nadie se quiere hacer responsable ni oponer al operador. Entonces, la Dinacia deja hacer, al igual que la Aduana, y después se pretende que todo recaiga sobre nosotros diciendo que hay que pagar, que tenemos que aumentar la tarifa para algo que está en los Anexos F y G, que son las construcciones nuevas. El courier forma parte de la carga y en la terminal de carga también debería estar incluido el courier, pero no pasa nada. Ese es el motivo por el cual nosotros insistimos.

Por otra parte -no puedo preguntárselo a ustedes-, nosotros cuestionamos el apuro con que se presenta este proyecto de ley. Estamos en una situación de pandemia, el negocio de la aviación no se va a recuperar hasta 2022 o 2023, y si antes teníamos problemas para traer aviones de pasajeros a Carrasco, imagínense que en estos nuevos aeropuertos vamos a tener el mismo problema o peor, porque no se cree que se pueda hacer tal negocio. Pero, además, estamos en un momento en el que no hay movimiento de aviación y no sería necesario hacer un proyecto de ley con tanto apuro, ya que el concesionario tiene hasta 2033, por lo que la concesión no se está por vencer. Entonces, lo que nosotros pedimos es que se dé más tiempo a la discusión del proyecto de ley, que se escuche a las diferentes empresas que trabajamos en el rubro, que somos las perjudicadas, y se estudie cuáles serían las condiciones, porque una ley sería para todos y no solo para el operador.

Entiendo que, con los antecedentes, cuando se dio la extensión hasta 2023, se entregaron US$ 23.000.000 a Rentas Generales por ese concepto. Pensamos que acá puede haber un dinero. Me imagino que lo debe haber porque si no existe, sería peor.

Pedimos que se extienda un poco este plazo, que no es tan de apuro, y que nos escuchen, porque tenemos problemas y esto sería llevarlo por setenta y tres años más. No lo vamos a vivir nosotros, pero sí las futuras generaciones. La historia nos juzgará y por eso nosotros decimos que nos oponemos a la ley y queremos que quede marcado. El resto será de los legisladores.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tengo una duda con respecto a la redacción. La sensación que me da es que se establece por un plazo máximo de hasta cincuenta años. O sea que no son cincuenta años desde 2033 para adelante, sino que desde que arrancó la concesión se podrá ampliar hasta cincuenta años. No sé cuánto lleva la concesión.

SEÑOR BERTELLI (Carlos).- Si no me equivoco, desde 2014.

SEÑOR CABRERA (Juan).- Ellos están más o menos desde 2002.

En la ley se habla de extensión y si se va a extender, hay que tener en cuenta que ellos ya tienen adjudicado hasta 2033. No soy abogado ni estoy en la parte jurídica, pero entiendo que si se habla de extensión, se va a extender lo que ya está licitado. No dice que se va a cambiar hasta cincuenta años, sino que habla de extender a cincuenta años.

La misma ley que privatizó el Aeropuerto de Carrasco hablaba de una extensión, en el sentido de que el Poder Ejecutivo, dentro del decreto que lo habilitaba a hacer la privatización o la licitación, preveía que se podía extender diez años más. O sea que la ley marcaba una extensión de diez años y, en 2014, el gobierno de Tabaré Vázquez hizo la extensión hasta 2033, con ese pago. Inclusive, lo más interesante es que se modificó el Anexo F a pedido de ellos, porque se dice que eso fue una solicitud del operador. Entonces, volvemos a lo mismo, porque nosotros no estuvimos incluidos ni se nos consultó nada. Por eso, pedimos que la ley ejerza cierta protección y no dejarlo en manos de un decreto.

Por otra parte, también hay que tener en cuenta las responsabilidades que vamos a tener, porque de acuerdo a lo que diga el decreto, si el día de mañana el aeropuerto de Durazno no ingresa a la red y por cambios de la economía se necesita que pase a ser internacional, el gobierno puede correr el riesgo de ser demandado por la corporación, porque se habilita un aeropuerto que no es de la red. La ley no dice nada sobre esos aspectos y se puede interpretar de diferentes maneras.

SEÑOR DOMÍNGUEZ (Marcelo).- En la línea de lo que consultó el señor presidente, nosotros tenemos una interpretación diferente en el sentido de que el artículo 2°, cuando habla de otorgar mediante procedimiento competitivo y a renovar, modificar, ampliar el objeto o prorrogar concesiones y termina estableciendo por un plazo máximo de hasta cincuenta años, nos da la pauta de que eso puede ser extensible después de que termine el plazo actualmente concedido. Si está dudoso, y hay más de una biblioteca para esto, lo que correspondería es que quedara mucho más claro el punto en la ley, y por eso lo proponemos.

SEÑOR CABRERA (Juan).- De todas maneras, si no son cincuenta, son cuarenta.

(Diálogos)

SEÑOR PRESIDENTE.- Coincidimos en que hay que dejarlo meridianamente claro para que no haya dos interpretaciones. Una cosa es cincuenta años más a partir de 2033 y otra cosa es cincuenta años en total, que serían veinte años más. También es mucho tiempo, pero es diferente.

Se hicieron dos planteos. Uno es sobre la situación actual, que como Comisión de Transporte, lo tomamos y nos comprometemos a seguirlo, a pesar de que no está incluido en la citación de hoy. Otro es incluir en la ley algo de lo que se plantea, que es a futuro. Son dos planteos diferentes. Uno tiene que ver con la convocatoria y el otro no, pero igual lo tomamos.

SEÑOR BERTELLI (Carlos).- El tema es que en quince minutos queríamos aprovechar lo más posible.

Quiero agregar algo que se está comentando en los corrillos del aeropuerto, en el sentido de que el operador está planteando un aumento tarifario, lo que no es menor.

SEÑOR REPRESENTANTE TIERNO (Martín).- Quisiera saber un poco más sobre la operativa y conocer la cantidad de carga que ingresa y egresa al país por el aeropuerto, y si el cobro por encima de la tarifa fijada también aumenta los costos de la carga.

SEÑOR CABRERA (Juan).- Está el movimiento de carga y el de couriers, que en realidad por la normativa y la ley el movimiento de carga es el mismo. El courier pasa a ser una especie de servicio de cómo se libera, por eso se determina que está dentro de la carga.

Los costos adicionales siempre van a todo. Lo paga el cliente y va con el comercio exterior. Va con todo. Ese es el problema.

Nuestro reclamo puede tomarse por dos lados. Nosotros lo planteamos como una situación que tenemos ahora y de aprobarse esta ley y que quede el decreto, como fue la experiencia de las extensiones anteriores, sabemos que no tenemos ninguna herramienta para poder cambiarlo. Por eso decimos que tiene que ver con la ley, porque si las sanciones están dentro de la ley, nosotros vamos a poder recurrir al Poder Judicial para iniciar las acciones, dado que la Unidad de Control no es efectiva. Hay experiencias que indican que directores de la Dinacia terminan trabajando con la corporación. Solo eso.

SEÑOR BERTELLI (Carlos).- Si es necesario que presentemos un informe sobre las cargas y demás, no hay ningún problema, porque me parece que suma a la cuestión. Se lo podemos hacer llegar.

En cuanto a lo tarifario, puedo decir que para nosotros las variables más importantes tienen que ver con el costo del flete y con el concesionario. O sea que influye notoriamente.

SEÑOR CABRERA (Juan).- Nosotros preparamos una exposición de quince minutos y nos referimos a algunos problemas, pero tenemos más. Por ejemplo, la actuación de la Unidad de Control, cómo actúa el operador, etcétera. Tenemos mucho más. Lamentablemente, no se pueden destinar solo quince minutos para referirnos a una licitación a cincuenta años o veinte años.

Compartimos el documento que presentaron las asociaciones de aviación, porque está plasmado lo que planteamos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos los aportes que han hecho.

Como Comisión de Transporte tenemos competencia en la parte legal. Por lo tanto, lo que dice el anexo al llamado, puede ser revisado por esta Comisión y, con todo gusto, pasada la instancia presupuestal, los podemos recibir nuevamente. Pueden pedir una audiencia a través de la Secretaría y destinamos una sesión para que planteen todo lo que tiene que ver con el tema aeroportuario. También podemos realizar una visita, porque es el trabajo de esta Comisión desde el punto de vista legislativo.

Desde el punto de vista laboral, la Comisión competente es la de Legislación del Trabajo y Seguridad Social.

SEÑOR REPRESENTANTE GÓMEZ (Danilo).- Es una buena oportunidad. Esta comisión de Transporte es nueva, con distinta integración y otro Poder Ejecutivo. Cada cinco años es lo que nos permite la democracia. En estos momentos, esta Comisión de Transporte se está enterando de los problemas que los visitantes están planteando. Quería dejar eso claro. Capaz que lo plantearon hace cinco años a la Comisión, pero ahora hay una integración nueva. Como dijo el presidente, vamos a hacer hincapié no solo en el proyecto de ley, sino en las otras sugerencias, que amerita que visitemos el lugar en el que trabajan.

SEÑOR CABRERA (Juan).- Nosotros esperamos que se apuren, porque cuando lean la versión taquigráfica, seguramente van a mandar a alguien a tratar de reparar los problemas, porque es así como funcionan ellos. No podemos venir todos los días a plantear los problemas en este ámbito y, por eso, pedimos que se modifique la ley, a efectos de que esté incluido y podamos tener otras posibilidades.

Agradecemos mucho que nos reciban, porque nos va a ayudar a cambiar la situación que tenemos, pero también pedimos que esto se tenga en cuenta para la ley.

(Se retira de sala la delegación de la Cámara Uruguaya de Couriers)

(Ingresa a sala una delegación de la Asociación de Usuarios de Adami)

SEÑOR PRESIDENTE.- La comisión de Transporte y Obras Públicas da la bienvenida a la delegación de la Asociación de Usuarios de Adami, integrada por la señora Gabriela Oribe, los señores Federico François y Luis du Boishamon, y el doctor Marcelo Domínguez.

SEÑOR FRANÇOIS (Federico).- Muchas gracias por recibirnos.

Soy el presidente de la Asociación de Usuarios de Adami.

Voy a dar lectura a un documento que trajimos para compartir con ustedes, que queremos quede registrado en la versión taquigráfica.

Dice lo siguiente:

"Señor Presidente de la Comisión: antes que nada, agradecerles el espacio para poder exponer el punto de vista de la Asociación de Usuarios de Adami, la cual presido.

Se nos han otorgado unos minutos, por lo que voy a intentar de manera resumida expresar nuestro parecer.

Desde que nos enteramos de la existencia de este proyecto de ley (el 24 de Julio por medio de artículo de prensa) nos llamó la atención con la velocidad que se trató este proyecto y queremos entender cuál es la urgencia del mismo.

Para eso hemos estado reunidos con diversas autoridades, legisladores y gobernantes, y la primera conclusión que sacamos es que existe mucha desinformación sobre temas y conceptos aeronáuticos en la mayoría de quienes hemos podido acceder, por lo que creemos necesario realizar una breve reseña de la aviación en Uruguay y cómo este proyecto podría afectar la aviación general, a la que parecería no haber contemplado.

A grandes rasgos podemos separar la aviación en: aviación comercial regular, aviación militar y aviación general.

En aviación comercial se encuentran las aerolíneas y empresas de carga que vuelan desde y hacia nuestro país de manera regular principalmente con pasajeros y carga.

Por otro lado, tenemos la aviación militar, en la cual no vamos a profundizar ya que se rige por normativas propias, diferentes a las civiles.

Y por último la aviación general, que está compuesta por cientos de aeronaves de diversas categorías, clases y tipos, así como miles de pilotos y personas relacionadas a esa actividad, desde aeroclubes, escuelas de vuelo y centros de instrucción, destinados a la formación de pilotos, al fomento y desarrollo de la aviación, empresas aeroagrícolas que realizan actividades de soporte a la producción del sector agrícola, talleres aeronáuticos, empresas de taxis aéreos utilizados para el traslado de pasajeros de forma no regular, que ofrecen la opción de traslados aéreos a diversos destinos dentro y fuera del país de manera flexible, ambulancias aéreas para traslado de pacientes críticos, así como repatriación de trasplantados y órganos, patrullas aéreas y empresas de combate de incendios, empresas de publicidad, vuelos turísticos, actividades deportivas, paracaidismo, vuelo a vela o planeadores, la aviación experimental y todos aquellos que para trasladarse de manera más rápida, por necesidad o simplemente por pasión, eligieron volar.

Gran parte de esta aviación general tiene base en el Aeropuerto Internacional Ángel S. Adami, aeropuerto de Melilla, ubicado en Camino Melilla y Avenida Lezica, del cual sus usuarios en 2018 hemos conformado la Asociación de Usuarios de Adami, AUA. El pasado 2 de Julio se conmemoraron 100 años de vida de dicho aeropuerto, en el cual aterrizó, procedente de Argentina, en un vuelo internacional, Antoine de Saint- Exupéry el 31 de Julio de 1930.

Desde la AUA hemos estado trabajando junto con las demás asociaciones que componemos la aviación general, (Asociaciones Aeronáuticas Unidas) en un proyecto alternativo, el cual hacemos entrega a esta comisión.

Nuestra comparecencia ante esta comisión tiene como finalidad resaltar que si bien estamos tratando un proyecto de ley que en principio parece circunscrito a la actividad aeronáutica y en especial a la aviación comercial, la misma incide en diferentes actividades que utilizan directa o indirectamente los servicios de la aviación general, especialmente en las zonas más alejadas de las conexiones internacionales.

Para un pequeño país como el nuestro, que necesita abrirse al mundo, es imprescindible facilitar el acceso a extranjeros propietarios, técnicos, clientes e inversores, por lo que entendemos saludable ofrecer a frigoríficos, aserraderos, hoteles,

talleres aeronáuticos, ferias, congresos, establecimientos rurales, plantas de procesamiento, papeleras, textiles, parques termales, zonas francas, minas, tambos, restaurantes, bodegas, balnearios o cualquier actividad productiva, la posibilidad de llegar a las mismas de la manera más directa posible, evitando desvíos y trámites burocráticos redundantes con sobrecostos que desalientan dichas visitas. Estamos convencidos de que estas ventajas rápidamente van a beneficiar no solo a dichas industrias sino que a toda la cadena productiva, desde grandes hasta muy pequeños productores a los que si se les diera voz, se manifestarían a favor de disponer de la posibilidad de una conexión internacional lo más cercana posible a sus intereses.

Por su parte, entendemos totalmente perjudicial intentar cerrar puntos de entrada al país, como se hizo con el decreto 163/999, el cual quitó al Aeropuerto Internacional de El Jagüel su categoría de internacional en el año 1999, en donde previo a esta decisión política, aeronaves con turistas volaban directamente desde Buenos Aires hacia nuestro principal balneario, y hoy muy pocos siguen utilizando dicho aeropuerto, ya que para llegar al mismo deben realizar al menos una escala obligatoria para hacer aduanas y migraciones, por lo que un vuelo que hace 20 años llevaba menos de 1 hora hoy lleva más de 2, decisión totalmente absurda e incomprensible que nadie en la aviación general se viera beneficiado, sino más bien todo lo contrario.

Citando este ejemplo pretendemos alertar de la situación para así evitar repetir los errores cometidos hace no mucho, ya que de hacerlo podríamos afectar los vuelos no comerciales que hoy conectan Porto Alegre con Melo, así como Buenos Aires con Colonia, Asunción con Artigas o algún eventual posible vuelo entre Finlandia y Durazno. Sean cuales sean las múltiples posibilidades no debemos amputar la posibilidad de poder recibir vuelos desde el extranjero en aeropuertos que hoy pueden hacerlo y este proyecto podría limitar.

Por lo contrario, proponemos vuelos directos desde el exterior a cualquier punto que cuente con las instalaciones y cumpla con los requisitos del método recomendado, Anexo 9 de OACI (Organización de Aviación Civil Internacional), punto 2.45 que dice: 'En los aeropuertos internacionales en los que las operaciones de la aviación general internacional sean poco frecuentes, los Estados contratantes deberían autorizar a una dependencia gubernamental a efectuar, en nombre de todos los organismos de inspección fronteriza, el despacho de las aeronaves y de su carga'.

Al igual que se posibilitó la habilitación internacional de un helipuerto dentro de un hotel privado en Carmelo, con motivo del casamiento de un futbolista argentino, en el cual participó el presidente del vecino país en un vuelo internacional sin escalas, podríamos habilitar puntos de acceso internacionales para el beneficio de nuestros compatriotas.

Deseando defender estos intereses y los propios es que queremos aprovechar esta instancia, en que se abre la opción de trazar un rumbo perdurable en la política aeronáutica uruguaya, hecho al que lamentablemente estamos desacostumbrados, es que agradecemos esta oportunidad de expresarnos con el único fin de impulsar esta ley en una dirección definida para que los que luego deban reglamentarla lo hagan con el conocimiento de algunos temas aeronáuticos que son muy particulares y el convencimiento de que están contemplando las necesidades de todos los involucrados.

Esta línea se basa en tres principios fundamentales:

1- Mantener e inclusive ampliar la cantidad de aeropuertos que pueden calificarse como internacionales a requerimiento o a demanda, en el entendido de que los mismos pueden funcionar con organizaciones mínimas, que ya están disponibles sus

infraestructuras en consonancia con el tránsito que soportan y en armonía con los reglamentos internacionales y sin costos extra para nadie.

2- Asegurar, por medio de esta ley, que en aquellos aeropuertos que sean concesionados, se mantengan las tarifas y las condiciones de operación actuales.

3- Asegurar, también por medio de esta ley, evitar la creación de monopolios privados que dispongan de la mayoría de las cesiones de los derechos de operación de aeropuertos internacionales, máxime en plazos tan extensos como el que se pretende".

Esta es la introducción que queríamos hacer. Hay otros puntos planteados en el programa general y en la propuesta del aeropuerto Ángel S. Adami.

Muchas gracias.

SEÑOR REPRESENTANTE CAL (Sebastián).- No quería perder la oportunidad de consultar al señor François, para que ilustre a la Comisión sobre este tema, si existe algún precedente en la región de los aterrizajes a requerimiento, de la habilitación de pistas a requerimiento. Al respecto, el señor François mencionó el punto 2.45 del Anexo 9 de la OACI, que acabo de hacer llegar al presidente de la Comisión. Creo que es bueno hacer énfasis en ese punto, porque, en gran parte, este proyecto de ley se basa en las recomendaciones que la OACI ha hecho a Uruguay; por lo tanto, la referencia que se hizo es importante.

De manera que mi consulta es si conocen algún precedente de la utilización de ese sistema en la región.

Muchas gracias.

SEÑOR DU BOISHAMON (Luis).- Soy piloto de una pequeña empresa de taxi aéreo, y podría ilustrar diciendo que en el año 2000, en oportunidad del contrato que pretendía hacer Ancap con la provincia de Entre Ríos para traer el gas, hicimos múltiples vuelos hacia la capital de la provincia, Paraná, que no es un aeropuerto internacional. Reitero que esto lo hicimos en varias oportunidades. En ese caso las autoridades venían del aeropuerto internacional más cercano que era el de Rosario, y nosotros pagamos los costos de los remises, etcétera. No recuerdo si fueron diez, doce o quince vuelos que se hicieron, todos con éxito y, obviamente, avalados por las autoridades locales, en consonancia con lo que la reglamentación internacional permite.

SEÑOR FRANÇOIS (Federico).- Quiero complementar lo que dijo Luis. Antes que nada agradezco la pregunta planteada por el señor diputado Cal. Aquí hay que diferenciar un aeropuerto a demanda de lo que es un evento aislado en el que la OACI recomienda y posibilita, a través de un mecanismo ya conocido, la habilitación de ese lugar. Por ejemplo, en Chile, Festival Aéreo Villarrica, se habilita un aeropuerto para que lleguen aeronaves ese día de todas partes del mundo y, luego, pierde su categoría internacional y se habilita a demanda, a requerimiento.

Está estipulado que el que tiene que controlar y demás es la autoridad, bajo la órbita de la Dinacia, y se generaría una delegación con Aduanas, Migración y Sanidad -la seguridad que ello permite- para ingresar desde cualquier lugar.

No hay que mezclar los actuales aeropuertos en ese sentido. Hoy tenemos once aeropuertos internacionales en Uruguay, de los cuales la gran mayoría son a demanda y no tienen un costo extra para el Estado, sino que se contratan directamente cuando se utilizan, ya sea el caso de Colonia, de Paysandú, de Salto, Artigas, Rivera, Melo y Durazno. Todos estos aeropuertos hoy en día se contratan, lo paga el usuario y simplemente las mismas autoridades se trasladan al aeropuerto, como en el caso de

Paysandú, de Colonia, desde la Aduana, y de Artigas desde Cuareim, a costo del operador, no generando ningún perjuicio más que un beneficio para quien lo opera.

SEÑOR REPRESENTANTE VARELA NESTIER (Carlos).- Simplemente, quiero hacer mención a lo que el señor presidente señalaba al principio de la intervención respecto a la preocupación de los tiempos en que se estaba legislando; preocupación que han reiterado que sienten varias delegaciones que asistieron en el día de hoy a la comisión.

Afortunadamente, en el Uruguay tenemos un sistema bicameral, y es cierto que el Senado trató rápidamente este proyecto de ley, que aprobó con los votos de todos los partidos que ahora estamos representados en la comisión de Diputados. Pero, el sistema, es bicameral, y cada Cámara tiene su lógica y sus tiempos para legislar. Esta comisión, por una decisión unánime, va a tomarse todo el tiempo que sea necesario para tratar este proyecto de ley, no por la situación de la pandemia, sino por la importancia de esta iniciativa. Aunque estuviéramos en tiempos más normales, entendemos que es un proyecto de ley trascendente por lo que implica y no solo por lo que significa para la infraestructura aeroportuaria, sino por los tiempos en los que se está pensando para la concesión posible. Por tanto, vamos a escuchar todas las opiniones y a recibir toda la información que vamos a analizar. Tal vez, tomemos la misma decisión que el Senado o no porque, insisto, somos dos Cámaras. En cuanto a lo que resolvió el Senado, es una base que tenemos para trabajar; analizaremos todas las propuestas y, si es necesario, modificaremos lo que haya que modificar.

En ese sentido, queremos dar a ustedes la tranquilidad de que la disposición que hay en esta comisión es no acelerar los tiempos, sino tomarnos los tiempos necesarios para aprobar la mejor ley posible.

SEÑOR DU BOISHAMON (Luis).- Quería agregar que aquí hay mucho más que un problema aeronáutico porque, en realidad, es un requerimiento del frigorífico de Melo, de la planta de procesamiento de arroz de Saman, de los aserraderos que están en Rivera o de las plantas de celulosa que están en Fray Bentos. Son ellos los que precisan conectarse con la región de la mejor manera posible. Lo que nosotros ganamos y podemos contribuir en esto, es mínimo, pero lo que realmente importa para nosotros, es que esas industrias instaladas en el interior, que después vuelcan sus ganancias al resto de la comunidad, debemos mantenerlas y no quedarnos en que es solo un beneficio aeronáutico lo que estamos tratando.

SEÑORA ORIBE (Gabriela).- Me gustaría responder al señor representante Carlos Varela.

Hoy nosotros estamos aquí porque ustedes nos han dado la oportunidad de poder expresar, contar y poner en conocimiento lo que es la aviación general. En particular, estamos aquí por la Asociación de Usuarios de Adami que, nada más ni nada menos, se compone no solo de pilotos, sino también de empresarios. Sabemos que la comisión se tomará su tiempo para decidir y, si hoy estamos acá, es porque tenemos la confianza que ustedes así lo van a hacer. Si ustedes van a votar este proyecto de ley sin ninguna modificación, esperamos que estén en conocimiento de lo que están votando. Simplemente, quería decir esto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tenga la certeza de que el proyecto de ley sufrirá modificaciones. Informalmente, hemos tenido innumerables conversaciones en estos días, ya que fue un tema que pegó fuerte en la comunidad. Se han manejado alternativas y diferentes modificaciones. También hicimos los contactos políticos correspondientes y hay ánimo de todo el sistema político, de todos los partidos y del gobierno en cuanto a

atender, escuchar, tomándonos el tiempo que sea necesario a fin de lograr una norma que contemple a todas las partes. Probablemente, la norma que se termine aprobando, no contemple un ciento por ciento a todos. Quizás, la norma que se presentó solo contemple a una de las partes. No estoy señalando de qué lado del mostrador están; capaz que contemplaba lo que quería el gobierno pero no a los operadores. Reitero que de pronto la norma que se apruebe no deje contento a ninguno en particular pero recorrerá el camino del medio a fin de contemplar los pedidos, las solicitudes de cada una de las delegaciones. Ese es el espíritu que nos mueve, y por esta razón, hemos decidido tomarnos el tiempo. Hoy tenemos una extensa lista de delegaciones, lo que no quiere decir que esta sea la última instancia. Si tenemos dudas, directamente o a través de secretaría, les haremos llegar consultas. La intención es que esta iniciativa se apruebe relativamente rápida.

Cuando nos visitó el señor ministro Heber dijo que es una herramienta que necesita. Pero rápido no quiere decir que lo aprobemos en veinticuatro horas porque queremos dar garantías.

SEÑOR FRANÇOIS (Federico).- Por último, quiero agregar que el artículo 8° que proponemos dice lo siguiente: "Dispónese que aquellos aeropuertos o aeródromos que no integren el sistema creado por la presente ley, no pierdan la categorización actual que ostentan de aeropuerto internacional a demanda. Establécese expresamente que el Aeropuerto Ángel S. Adami, no integrará el Sistema Nacional de Aeropuertos Internacionales, sin perjuicio de lo cual mantendrá los servicios aéreos internacionales permanentes que actualmente opera". Gracias.

SEÑOR REPRESENTANTE CAL (Sebastián).- Quiero dejar una constancia e informar a la delegación de lo siguiente.

En el día de ayer presenté un proyecto de ley alternativo que esta comisión lo analizará, que va por una línea muy similar a la iniciativa que estamos considerando, aunque no específicamente para el aeropuerto Adami, sino para todos los aeropuertos que tengan la categoría de internacional a pedido.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos a la delegación que nos visita por su tiempo y el aporte realizado. Tengan la seguridad de que van a ser tenidos en cuenta.

(Se retira de sala la delegación de la Asociación de Usuarios de Adami)

(Ingresa a sala una delegación de la Asociación Nacional de Empresas Privadas Aeroagrícolas, de la Asociación de Organizaciones de Mantenimiento Aeronáuticas y de la Asociación Nacional de Empresas de Transporte Aerocomercial)

——La Comisión da la bienvenida a los señores Julio Placeres, Daniel Dalmás y Gustavo Bignone y al doctor Marcelo Domínguez, quien nos viene acompañando en la mañana de hoy.

SEÑOR DOMÍNGUEZ (Marcelo).- Soy el asesor legal de las tres Asociaciones aquí representadas. Lo primero que quiero decir es que las tres Asociaciones que hoy están acá en este compendio de presentación de quince minutos, comparten y participan del documento que presentó la primera delegación de pilotos, además de todas las delegaciones que asistieron en la tarde. El aporte al proyecto de ley viene en línea con lo que piensan las Asociaciones Aeronáuticas Unidas, que es un nombre que nos hemos dado para nuclear esta propuesta.

Vamos a reiterar algunos conceptos que ya se saben, que se fueron reiterando en la tarde. Acá hay proactividad y colaboración de la comunidad aeronáutica para el desarrollo de la actividad aérea nacional. Esto es lo primero que hay que decir y en esa línea de

proactividad es que se viene a colaborar. Se comparte el objetivo del artículo 1° del proyecto de ley, en cuanto a que el desarrollo del país se expresa a través de la explotación de los servicios aeroportuarios.

Por otra parte, se solicita la protección legal, y los señores diputados lo han visto en las múltiples presentaciones anteriores y lo van a ver en la presentación de las Asociaciones aquí representadas. Lo que se busca es una protección legal respecto a determinadas cuestiones que, si quedan en la esfera netamente administrativa, pueden dar lugar a interpretaciones no en la línea de lo que debe ser. Ya hemos vivido muchas de esas cuestiones pero queremos esa protección legal que, de alguna manera, nos asegure que no existan arbitrariedades o, por lo menos, en la línea de la ley, todo, y por fuera de ella, nada.

Ni qué hablar que se plantea una reconsideración de los alcances del proyecto de ley en cuanto al régimen de concesión, evaluando las potencialidades de la gestión estatal, otra de las circunstancias que se pautó en la tarde. En cuanto a la gestión estatal de los aeropuertos -siempre que se dote de recursos presupuestales elementales- se propugna mayor y mejor contralor sobre el sistema concesionado actual; se solicita tener presente el encuadre tarifario actual y, en especial, las necesarias exenciones para la aviación general que deben preverse por ley; se sostiene la internacionalización a demanda en puntos de ingresos y salidas habilitadas como base del sistema administración aérea nacional en conjunto con la no pérdida de categorización internacional de aeropuertos que no integren el sistema.

Otra de las cosas que también está integrada al *dossier* que presentamos, es el ofrecimiento de la participación activa de los operadores en los ámbitos que correspondan para una óptima gestión de lo que se establezca o reglamente.

En esa línea hablarán los representantes de las Asociaciones específicas que plantearán algunos de los temas que especialmente preocupa, en este caso, a las Organizaciones de Mantenimiento Aeronáuticas.

SEÑOR BIGNONE (Gustavo).- Soy el presidente de la Asociación de Organizaciones de Mantenimiento Aeronáuticas.

Señor presidente de la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas, señores representantes nacionales: deben entender que la comunidad aeronáutica toda hoy se ha presentado aquí a expresarles su preocupación por la prisa, la premura, sobre algo que en aviación es una contrariedad, que es el parámetro seguridad. Y hablar de seguridad es tener adelante la observación de todos esos puntos necesarios para completar un vuelo. El mantenimiento que brindan las Organizaciones de Mantenimiento Aeronáuticas también es un parámetro a atender. Sabemos que esta ley va a ser quizás una mejora en el ámbito aeronáutico, pero debe contener el espíritu de la aviación. Hablamos de que podemos otorgar una facultad por cincuenta años, cuando la aviación tiene cien y un poquito más; en base a tiempo, creo que es una dinámica bastante importante. Quizás quienes nos sucedan en el tiempo también llevarán la responsabilidad de la toma de decisiones. Por eso debemos aportar, por eso debemos tener claro qué es lo que vamos a hacer, y ustedes, señores representantes, tienen ese peso hoy sobre sus hombros. Aquí estamos para aportar nuestro conocimiento, nuestra experiencia y nuestra actitud proactiva en el crecimiento de este país.

SEÑOR DALMÁS (Daniel).- Soy el presidente de la Asociación Nacional de Empresas de Transporte Aerocomercial -Aneta-, y somos una parte más de la aviación uruguaya. Aquí me gustaría hacer una diferenciación. Nosotros somos la aviación realmente uruguaya. Los aviones se están dividiendo últimamente entre los que son de

hasta diecinueve asientos y los que son de diecinueve para arriba, o sea, Gol, Lufthansa, American, esa es otra divisional; la aviación uruguaya *per se* es la aviación de transporte, de hasta diecinueve pasajeros, de aplicación, de talleres, y es un universo muy grande; ustedes son conscientes de la importancia de esta pata, por la cantidad de gente que abarca, al momento de tomar decisiones. Obviamente, acompañamos lo que se ha expuesto y no los voy a aburrir con la reiteración. Nuestra idea es que quizás haya que reglamentar, de esta o de otra manera, pero lo que no nos parece es que tenga que ser tan rápidamente y sin que haya ocasión de que los actores, que somos nosotros, tengamos alguna participación. Voy a decir algo que vengo diciendo desde que nos llamó Seregni por allá, antes de que empezara todo este cambio, para ver qué había que hacer con la aviación: lo que necesita el país es una política de Estado, donde todos -no sé ni de qué partido son ustedes- estemos de acuerdo en un común denominador, en que este es el rumbo. Bueno, como en tantas otras cosas, me parece que sería importante que haya una política de Estado respecto a la aviación, y -como dijo, Bignone- tiene que representar a los actores y, además, los intereses del país. Estamos de acuerdo en que quizás haya que concesionar determinados aeropuertos, pero tiene que ser en función de las reales necesidades, de la política de Estado en cuanto a turismo, a una cantidad de aspectos que no están necesariamente contemplados todavía.

Pensamos que normalmente las tareas van desde importantes y cero urgentes, hasta urgentísimas, pero no importantes. Por suerte acá estamos en el cuarto más deseable: esto es muy importante, pero no es urgente. No entendemos la urgencia; ningún aeródromo del interior del país está peor que los centros de salud de ese lugar, ¿por qué vamos a querer nosotros que se pongan millones de dólares en un aeropuerto que hoy no lo justifica, menos ahora con la pandemia y el horizonte de reactivaciones de años? Si me preguntan a mí, diría que no, que si hay millones de dólares, los destinemos al hospital.

Entonces, la dimensión económica es mucho menor, pero las implicancias para nosotros y las generaciones que vienen son enormes. Por lo tanto, creemos que esta iniciativa merece mejor consideración. Con eso está todo dicho. Desde ya les agradecemos la paciencia, vienen ustedes con muchas horas arriba; también les agradecemos que nos traten tan bien, hasta nos dan agua Salus y se la están cobrando; si esta Comisión sigue funcionando y tenemos la posibilidad de llegar con nuestro *input* a estas cosas, lo vamos a hacer en el entendido de que quizás haya una solución que va por ese lado, pero entendemos que no necesariamente es esta, que esto es algo que no es para ya y no hay urgencia en hacerlo.

Muchas gracias.

SEÑOR PLACERES (Julio).- Soy el presidente de la Asociación Nacional de Empresas Privadas Aeroagrícolas. Muchas gracias a la Comisión por recibirnos hoy. No quiero ser reiterativo, ya han sido muy explicitados estos temas a los cuales me gustaría referirme por todos los que estuvieron antes.

Soy piloto del interior y hoy me dedico a la aviación agrícola; no necesariamente nacemos pilotos agrícolas, sino que el sistema o el medio nos va llevando a eso: una opción de trabajo dentro de la aviación comercial es el trabajo aéreo y dentro de esto, la aviación agrícola. Sin embargo, también hemos hecho en algún otro momento taxi aéreo y utilizado aeródromos del interior para hacer aduana, para salir o luego ingresar. Entonces, quisiera ser muy didáctico en esto, porque de pronto a veces uno habla de los aeropuertos veinticuatro horas o aeropuertos doce horas, que tienen siglas en inglés que no vienen al caso, y luego cuando se dice "aeropuertos a demanda", nos preguntamos qué es eso. El aeropuerto a demanda o a pedido es que yo, como piloto del avión, voy a

elegir el aeropuerto, siempre que esté dentro de los que hoy son aeródromos o aeropuertos aduaneros en el Uruguay, como aeropuerto de salida o reingreso. Eso significa que el Estado se hace cargo solo del costo del aeropuerto en sí -del mantenimiento y todo lo demás-, pero la operación que se va a realizar es un tema del operador; o sea, el piloto al mando, o el pasajero que va a llevar o la familia, o lo que sea, es el que se va a hacer cargo de los gastos; para el Estado es cero costo; se paga desde el taxi, la migración, la aduana, el servicio de sanidad, que hoy es tan importante, en fin. Y cuando vemos los costos, más o menos todos los que estamos en empresas privadas sabemos que son cosas muy caras, el mantenimiento o construir una pista, pero acá, en los aeropuertos del interior no estamos hablando de construir nada, sino de mantenimiento, y en algunos de ellos -me he informado previamente- es muy poco lo que hay para hacer. Hace muchos años, desde la aviación agrícola y la aviación general, hemos propuesto a Dinacia la posibilidad de que los aeropuertos apunten al siglo XXI o XXII; hoy no sabemos qué va a pasar en cinco o diez años; si dentro de diez años uno de los principales problemas que tienen las líneas aéreas son los pilotos, porque todos los pilotos tenemos nuestros problemas -como dice el dicho, si quiere saber cuántos locos hay en un pueblo, se funda un aeroclub y ahí van todos-, entonces, se sacarán un problema de arriba: volarán con una especie de dron o algo por el estilo; hoy parece una locura, pero no lo es tanto, va a empezar con la carga y eso va a llegar. Entonces, sin llegar a eso, que parece muy fantasioso, por lo menos, sería bueno lograr la automatización de los aeropuertos: el combustible lo puede cargar usted con una tarjeta de crédito; hace cuarenta o cincuenta años que existe en otras partes del mundo un sistema automatizado de comunicación gracias al cual simplemente usted recibe la información general del aeródromo al que uno decide ir, que está veinticuatro horas; la información meteorológica, que es muy importante, hoy no solo sale escrita, sino que además tiene voz, es automática; cuando uno va a llegar al aeropuerto, equis tiempo antes aprieta un botón en la cabina -para ser bien didáctico, es el botón del micrófono con el que hablo- y se prenden las luces. Eso no es ningún milagro; hace cuarenta años que existe, se lo hemos propuesto a Dinacia, porque tiene un costo muy bajo, el de poner las luces, no el sistema de prenderlas; el sistema de prenderlas cuesta entre US$ 4.500 y US$ 5.000, pero no quiero aburrirlos con números.

Mi aporte es que es posible esto en todos estos aeropuertos. Más allá de que la inversión privada por supuesto que es necesaria y no estamos en contra de eso para nada, tal vez sería bueno darse un ratito para pensar realmente qué hay que hacer y fundamentalmente con los aeropuertos de los que se habla, con esa red o sistema de aeropuertos del interior. Ni qué hablar de que hay aeropuertos que quedan fuera del sistema; bueno, que a esos aeropuertos no se les saque la calidad de aeródromo o aeropuerto aduanero a pedido.

Nada más, muchas gracias.

SEÑOR REPRESENTANTE VARELA NESTIER (Carlos).- Esta dinámica tan particular de la sesión de hoy nos obliga a veces a reiterar algunos conceptos, porque, a su vez, ustedes también reiteran preocupaciones de las distintas delegaciones que nos han visitado y una de ellas es el tema del tiempo para legislar. Yo les quiero trasladar, pero no a título personal, porque en esto estamos todos de acuerdo en la Comisión, que si bien la decisión del Senado, que fue muy rápida, es un insumo fundamental para el trabajo de esta Comisión, no nos obliga. Nosotros tenemos nuestra propia dinámica, nuestros propios tiempos. Estar recibiendo la información que las distintas delegaciones nos traen es fundamental, porque uno legisla muchas veces sin tener toda la información necesaria y es un tema de responsabilidad incorporarla; luego asumimos también la responsabilidad a la hora de decidir, obviamente. Pero quiero trasladarles la tranquilidad

de que si bien este es un tema que todos consideramos muy importante para el país y el ministro señaló cuando vino a la Comisión que él requería de esta herramienta, también es una decisión darnos todo el tiempo necesario para analizar el proyecto y sus consecuencias, no solo sobre la actividad aérea, sino sobre toda una cantidad de elementos más y de actividades que están conectadas directamente. Así que en ese sentido simplemente quiero trasladarles la tranquilidad de que vamos a generar los espacios de tiempo y de diálogo para llegar a la mejor decisión posible.

SEÑOR REPRESENTANTE CAL (Sebastián).- Voy a decir algo que ya he dicho muchas veces en la jornada de hoy, pero -como dijo el diputado Varela- se reiteran las inquietudes delegación tras delegación.

En el día de ayer, presenté un proyecto alternativo que pongo a criterio de esta Comisión, en el cual se contemplan algunos de los puntos que son muy similares a los que ustedes entregan hoy como sugerencia a esta Comisión. Esto diría que es un poco más concreto porque ya está presentado como proyecto alternativo a la Cámara de Representantes y agrega un par de artículos que establecen, por ejemplo, que los aeropuertos que no estén contemplados dentro del Sistema Nacional de Aeropuertos Internacionales al momento de su creación no pierdan la categorización que ostenten de aeropuerto internacional a demanda; que no se incremente ningún tipo de costo para la aviación en general que ya esté contemplado en el PGU, en el Precio Global y Único. Además, en el artículo 2º sugiero que se baje la cantidad de años de concesión de cincuenta a treinta.

Quiero aprovechar la presencia de los tres empresarios aeronáuticos que tenemos acá para hacerles una pregunta que hoy le hicimos a otras delegaciones y no supieron responder. ¿Cuánto paga aproximadamente de PGU una aeronave bimotor menor a 5.700 kilos?

SEÑOR BIGNONE (Gustavo).- Los precios están fijados a través de lo que especifican los documentos de Dinacia. Vamos a hablar de un avión pequeño, una avioneta, como se le suele decir, aunque los aeronáuticos rechazamos un poco el término; la más pequeña paga unos US$ 1.000 por año. Eso se vierte a las arcas de Dinacia, que recibe ese dinero, pero no lo puede reubicar en los aeropuertos. Creo que hoy no hay ningún aeropuerto nacional deficitario, lo que sí le está faltando a la Dirección Nacional es la capacidad de administrar los fondos que recauda a través de la aviación. La aviación nacional, que todos queremos preservar, y proyectar, no está receptiva a modificar los costos, las condiciones, porque no puede, porque ha sobrevivido más a pasión que a razón, y hoy lo que precisamos es certidumbre: un administrador nacional de la aviación, políticas claras aeronáuticas de aquí a los próximos cincuenta años, pero definidas para la aviación nacional. Las Organizaciones de Mantenimiento Aeronáuticas vemos en este proyecto de ley que quien quiera poner un emprendimiento internacional en un aeropuerto como el de Durazno quizá no lo pueda hacer. Hay más puntos que quizá desconozcan por no ser su *metier*, pero aquí tienen a todas las Asociaciones y nuestro tiempo para responder sus interrogantes y construir la política aeronáutica de los próximos cincuenta años para el Uruguay.

SEÑOR REPRESENTANTE GÓMEZ HERNÁNDEZ (Ruben Danilo).- ¿Cuántas avionetas hay en el Uruguay?

SEÑOR PLACERES (Julio).- Avionetas hay más de las que voy a mencionar. En el caso de aviones con certificado de aeronavegabilidad, o sea autorizados a volar, no superan los doscientos; ha bajado a una cuarta o a una quinta parte de lo que eran en las mejores épocas aeronáuticas.

Quiero agregar algo a lo que preguntó el diputado Cal, con respecto al PGU. No solo se paga a Dinacia PGU, sino también HP; son dos cosas que se complementan. La aviación agrícola, que es lo que me corresponde dirigir, también paga. Es como que a una maquinaria agrícola le cobraran por andar en la carretera. Nos podrán decir que tenemos un avión y no queremos pagar. No se trata de eso. Yo pago por algo que no recibo. El espíritu de todo esto es utilizar el dinero para la aeronavegación y el mantenimiento de las pistas. Las treinta empresas de aviación -salvo un caso en Artigas que opera desde el aeropuerto- trabajamos desde aeroclubes, que los mantenemos nosotros, y muchos tenemos pistas privadas. Cuando trabajamos para el productor le pedimos que tenga una franja que analizamos y luego utilizamos.

Tenemos que asumir ese costo en la aviación general, trabajo aéreo y trabajo agrícola, y no obtenemos absolutamente nada a cambio.

SEÑOR DALMÁS (Daniel).- Esto es muy complejo. Nos apasiona, porque somos vocacionales. Siempre digo que en mi próxima vida voy a poner una barométrica porque es algo que a nadie le gusta. Buena parte de las empresas de aviación no hace plata; es una vocación, un romanticismo, una forma de inventarse un trabajo.

Quiero volver a agradecerles por habernos recibido y al diputado Cal que se ha acercado. Al llamarnos a nosotros abrieron una puerta por la que entraron cincuenta. Es como abrir una caja de Pandora, con una complejidad técnica muy importante y ramificaciones imposibles de abarcar.

Necesitamos tiempo. Tenemos que llegar a acuerdos para plantear, porque esto va a alcanzar al siglo XXII.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos la presencia de la delegación por el aporte realizado. Sepan que serán tenidos en cuenta. La única certeza que tenemos es que el proyecto de ley tal como vino de la Cámara de Senadores no va a ser aprobado; va a ser modificado. Hemos estado conversando con las distintas fuerzas políticas extraoficialmente, porque la familia aeronáutica se ha movido de gran forma. Los aportes que han hecho han enriquecido la discusión y han generado que varios sean incluidos. El trabajo no fue en vano.

(Se retira de sala la delegación de la Asociación Nacional de Empresas Privadas Aeroagrícolas, de la Asociación de Organizaciones de Mantenimiento Aeronáuticas y de la Asociación Nacional de Empresas de Transporte Aerocomercial)

(Ingresa a sala una delegación de Sibultax S. A.)

——La Comisión tiene el gusto de recibir a la delegación de Sibultax S. A., integrada por el señor Facundo Peradotto Abreu, acompañado del doctor Marcelo Domínguez.

SEÑOR PERADOTTO ABREU (Facundo).- Sibultax S.A. es una empresa de servicios aéreos en general, mantenimiento de aeronaves, fotografía aérea, instrucción, vuelos de paracaidismo y afines.

Sibultax S.A. está representada también por dos asociaciones más que comparecieron, OMA y la Asociación de Usuarios de Adami, ya que tenemos base en el Aeropuerto Internacional de Melilla.

Nuestra preocupación es la misma que la de los demás, pero particularmente me inquieta los cincuenta años de concesión que se plantean, ya que la aviación es muy dinámica. No sabemos qué va a pasar en cincuenta años y siempre vamos a tener al mismo administrador de una red nacional de aeropuertos, no solo de dos como es hoy en día: el Aeropuerto Internacional de Carrasco y el de Laguna del Sauce. Nos parece mal

que se le dé la concesión por cincuenta años a una empresa para que administre una red nacional de aeropuertos, que ya como administradora de los dos más importante del país tiene sus carencias con tasas excesivas. Si bien hay un control de la autoridad, no lo hace adecuadamente, en cuanto a los cargos que se generan. Se cobra una tasa por aterrizaje, pero hay costos adicionales por seguridad aeroportuaria, cuando en un aeropuerto la seguridad está implícita; hasta nos cobran por poner los conos al lado del avión para que un vehículo no pase cerca y si aterrizamos de noche nos cobran las luces de la pista.

Nos parece importante que los aeropuertos que tienen determinada condición la mantengan, que no vayan a perder la internacionalidad y quede como único punto de acceso al país los aeropuertos concesionados por esta empresa; seríamos rehenes de ella. Sabemos que los monopolios no son buenos y menos los privados.

Los costos de esos aeropuertos los asume la Dinacia. Nosotros como operadores de aeronaves pagamos una tasa única a modo de patente y no tenemos costos adicionales por operar en esos aeropuertos de manera nacional. Si voy a un aeropuerto de Uruguay no tengo que pagar nada porque pago patente; puedo aterrizar y estacionar. Es el famoso PGU.

La internacionalidad de un aeropuerto no va de la mano de los servicios que presta. Por ahí se cree que un aeropuerto internacional debe tener mucha infraestructura, debe ser grande, con torre de control, cuando no es así; no requiere torre de control, pista asfaltada, sistema de aproximación ni de balizamiento. Sí requiere servicios de Migración, Aduana, Sanidad y Policía aérea, que puede ser a requerimiento. ¿Qué quiero decir con esto? Que si yo tengo una pista en equis lugar y solicito los servicios -migración, policía aérea, aduana, etcétera-, por supuesto que esos costos son pagos por el operador, ahí puede llegar un vuelo internacional. Creo que eso es muy importante porque habría varios puntos de acceso al Uruguay, sobre todo pensando en el turismo y en facilitar la llegada a los extranjeros a cualquier parte del territorio, y no limitarlos a determinados lugares. De esa manera, podrán acceder a su destino más fácilmente.

SEÑOR REPRESENTANTE CAL (Sebastián).- Quiero dejar constancia de un hecho que comenzó hace un tiempo y que tiene que ver con que los aeropuertos que ya tenemos concesionados exigen el pago de servicios que no son necesarios para la operación normal de una aeronave que va a operar en alguno de estos aeropuertos. Por ejemplo, los conos y las calzas, que son las maderas que van en las ruedas del avión para que este no se mueva, de pronto pueden llegar a ser asociados con temas de seguridad. Es indistinto si el propio avión las trae o no, porque estas son cobradas igual.

Además de eso, se empezaron a cargar costos. Por ejemplo, en el caso del Aeropuerto de Carrasco y de Laguna del Sauce, la tripulación y los pasajeros están obligados a pasar por la sala VIP, indistintamente si lo quieren hacer o no, y se les cobra un costo aproximado -el operador me podrá corregir- de unos US$ 100 por persona.

SEÑOR PRESIDENTE.- Sobre el Precio Global Único ya se hicieron las consultas al ministro de Transporte y Obras Públicas, señor Luis Alberto Heber, quien manifestó en esta Comisión que se va a mantener para la Aviación Civil Uruguaya como único pago, y van a poder operar en todos los aeropuertos. En los que no sean de la red, no tendrán costo, tal como operan hoy. Salvo en los dos aeropuertos que hoy están concesionados, Carrasco y Laguna del Sauce, ahí si aterrizan tienen que pagar lo establecido, en el resto, más allá de que pasen a integrar cuatro o cinco aeropuertos este Sistema Nacional, la operativa va a seguir siendo igual que hoy y al mismo costo. Ninguno de los once aeropuertos que hoy tiene la categoría internacional la va a perder. Aquí también tenemos la confirmación del ministro.

Independientemente de que no está en el proyecto, se está trabajando para dejar establecido algunos de estos requerimientos para dar tranquilidad a la familia aeronáutica del Uruguay.

Le agradecemos por el tiempo y por el aporte. Esperemos que entre todos podamos sacar la mejor legislación para el Uruguay. Lo que sí han coincidido todos es que es necesario legislar y dar un paso más para avanzar, pero que ello no signifique perder derechos o que algunos aeropuertos pierdan la categoría, lo que significaría un retroceso.

SEÑOR PERODOTTO (Facundo).- Muchas gracias por recibirme. Ha sido una reunión muy constructiva.

Es importante que esto que acaba de comentar quede escrito y bien especificado en la ley, porque los que estamos hoy acá en un tiempo ya no vamos a estar, por lo cual estaría bueno que no quedara como una cuestión interpretativa.

SEÑOR PRESIDENTE.- Gracias por el aporte. Continuaremos en contacto.

(Se retira de sala la delegación de Sibultax S.A.)

(Ingresa a sala una delegación de Aircraft Repair Station)

——La Comisión tiene el gusto de recibir a una delegación de Aircraft Repair Station, integrada por la señora Carolina Chalkling y por el señor Juan Chalkling.

SEÑORA CHALKLING (Carolina).- Representamos a la empresa Aircraft Repair Station.

Se trata de un taller aeronáutico, constituido en 2015, que deviene de la unidad de negocios de Charles Chalkling S.A. Charles Chalkling tiene setenta y cinco años en nuestro país dedicado a la aviación. Es una empresa familiar.

Aircraft tiene habilitación para operar en Uruguay, reparando aeronaves y sus componentes. Es la única en el país que tiene la habilitación para reparar hélices. Está habilitada en Uruguay desde el 2016, en República Argentina desde el 2018 y en la República del Paraguay desde 2019.

¿Qué pensamos? En honor a la brevedad, porque sabemos que vienen de sendas conversaciones, quiero decir que apoyamos la propuesta de la comunidad aeronáutica, porque formamos parte de ella. Me refiero a la propuesta que recibieron hoy de parte del resto de las asociaciones unidas.

Estamos aquí porque parecería que, conforme al proyecto de ley, existiría únicamente el ingreso al país en forma exclusiva a través de los aeropuertos internacionales. Cuando hablamos de aeropuertos internacionales, consideramos al transporte regular o no de aerolíneas, de aeronaves de gran porte, pero existe una aviación general que no requiere de infraestructura de los aeropuertos internacionales, sino únicamente de algunos de sus servicios, tales como migraciones, aduanas, policía y sanidad.

SEÑOR CHALKLING (Juan).- Quiero hacer una aclaración respecto a esto, porque al común de la gente a veces le cuesta entender qué es un aeropuerto internacional y qué es un aeropuerto con capacidades de recibir vuelos o servicios internacionales. Un aeropuerto internacional, por protocolos internacionales y de la organización civil internacional, carga con cierta mochila en cuanto a costos e infraestructuras. ¿Pero qué es lo que acontece? Eso es cuando uno recibe vuelos de transporte aéreo comercial, que requieren que esté esa infraestructura. Esos vuelos se dividen en regulares y no regulares. Cuando son regulares, es cuando empieza el compromiso y la responsabilidad de un Estado en cuanto a tener un aeropuerto con las infraestructuras debidamente

estandarizadas a la norma internacional. Entendemos que no es necesario que algunos aeropuertos sean internacionales o que carguen con esa mochila cuando están recibiendo un flujo de tráfico más destinado a lo que es aviación general, y que puedan evolucionar si el tráfico o la demanda lo hicieran necesario. En principio, un aeropuerto, una pista o un helipuerto pueden requerir los servicios de un aeropuerto internacional que son pagados por el propio operador. No tiene un costo ni siquiera mínimo para el Estado, porque ya están los servicios. Lo único que hace el operador, el piloto, es poner el dinero y pagar los viáticos de esa gente para trasladarse. Es importante saber descalzar lo que es un aeropuerto internacional de un aeropuerto con servicios internacionales a pedido. Es algo muy sencillo de hacer y es un modelo que se aplica en Estados Unidos y en Chile. Argentina lo aplica también en algunos lugares; otros están concesionados.

Nosotros entendemos que Uruguay -sin irnos del tema nuestro, que es el taller- tiene un modelo de aeropuertos y una planificación excelente en cuanto a que tenemos fronteras con dos países y una aviación general muy importante, que vendrían a ser nuestros clientes: Argentina, Brasil y Paraguay. Es necesario que esos aeropuertos estén, pero quizás que no cuenten con un costo tan alto para el Estado y una mochila que después es auditada y que nos da una nota baja, cuando lo que tenemos que tener es la infraestructura mínima. Si me permiten voy a citar un ejemplo terrestre para hacerlo más sencillo.

Yo no puedo poner una estación con todos los servicios de combustible y un restorán espectacular en la Ruta Nº 4, porque no va pasar nadie y me voy a morir de hambre. Yo lo que tengo que ofrecer son los servicios básicos, que son el tanque, los surtidores, la cajera y los baños, y cuando demande más trabajo, agrandar la estación. Esa es un poco nuestra visión respecto a los aeropuertos.

¿Dónde intervenimos nosotros? Al conformar este proyecto, tal como está, podría ser que se vectorizaran los puntos de ingreso a ciertos aeropuertos consignados y que eso limite nuestro trabajo -nos ha llevado años conseguir las certificaciones internacionales; fue bastante oneroso y desgastante, pero hoy nos enorgullece y esperamos tener el potencial de trabajo, porque la verdad es que no hemos llegado al final de proyecto-, porque nuestros clientes son de aviación general y esos mismos clientes son los que nos dicen que no pueden entrar por Carrasco para después ir a reparar a Paysandú, que es donde estamos, porque les sale tan caro que al final deja de ser competitivo.

Entonces, vemos que acá se están limitando ciertas cosas. Por eso es que insistimos en que los aeropuertos tienen que tener la capacidad de ser internacionalizables, pero no necesariamente tienen que ser internacionales.

Cuando hablamos de aeropuertos internacionales, la norma establece que deben tener un tejido perimetral, servicio de bomberos, todo un sistema de costos que es permanente. Es decir, el servicio actúa cuando se precisa.

Y otra cosa importante es que cuando el Estado habla de consignar ciertos servicios, en nuestra opinión, está consignando la rentabilidad de algo e igualmente tendrá que seguir con los costos de los servicios porque la Policía Aérea Nacional seguirá siendo el Estado, el controlador lo va a seguir pagando el Estado, las radioayudas que soportan las rutas, el gran ingreso de esos US$ 50.000.000 también las tendrá que pagar el Estado y la responsabilidad final termina siendo del Estado. No entendemos mucho ese modelo; pensamos que tiene que irse hacia un modelo un poco más acotado a la realidad del Uruguay y al tráfico que hay. En aviación, hablar de cincuenta años nos parece un disparate. No podemos hablar de cincuenta años cuando una pandemia en cuatro meses hizo un desastre en la industria internacional de la aviación, dejando

muchos aviones en el piso, compañías quebradas y todo lo demás. Hablar de diez años es un disparate.

Les diría que perfectamente puede haber nacido el último piloto de línea porque estamos en una actividad en la que la tecnología se mueve por segundos; estamos hablando de drones, de torres virtuales, de un montón de cosas. No podemos hablar de cosas complejas cuando cada vez más son más sencillas y autónomas.

SEÑORA CHALKLING (Carolina).- En síntesis, necesitamos descalzar el concepto de aeropuerto internacional con lo que son los servicios de vuelos internacionales, estos cuatro de los que hablamos. Eso es muy relevante, porque si no vamos a acometer que el ingreso al país sea exclusivamente por esos lugares. Tenemos que diferenciar ambas cosas.

En el caso de nuestro taller, cuya base está en Paysandú, está establecida en el aeropuerto Chalkling, un aeropuerto estratégicamente ubicado que brinda los siguientes servicios.

SEÑOR CHALKLING (Juan).- Brinda servicios diurnos y nocturnos. Y con orgullo digo que fue desde donde se fue la mayoría de los que hoy gobiernan el país; fue el único aeropuerto, además del de Rivera, que funcionaba. En el litoral no había un solo balizaje que funcionara. El nuestro es privado y créanme que lo hacemos con un gran esfuerzo. Funciona ininterrumpidamente desde 2012 y fue el que permitió que algunos líderes políticos pudieran salir de noche; es una vergüenza que tuvieran que trasladarse desde Salto a Paysandú cuando existe la infraestructura, solo hay que darle un poco más de forma y redireccionar recursos a mantenimientos mucho más acotados que los números que a veces vemos por ahí.

Particularmente, trabajé en conseguir esos números y hoy estamos hablando de que los balizajes no son tan caros, son autónomos, solares y pueden encenderse desde el avión.

Existe la cultura que dice: "el narcotráfico también utilizará esos aeropuertos", pero no es así. Los narcotraficantes no hacen un despacho de vuelo para salir con la droga, lo hacen todo en el submundo.

La Policía siempre puede ser el Estado, a través de tecnología, como las cámaras, o de un cuartelillo militar apostado en el aeropuerto. Lo que queremos es tener la libertad de que el aeropuerto funcione sin depender de gente. Hoy estamos hablando de que el pronóstico lo brinda una estación; para que tengan una idea habla y vale solamente US$ 10.000. Esos son los recursos que el Estado tiene que redireccionar. Yo coloco esta estación, coloqué un balizaje, que puede salir US$ 160.000 con todos los mambos para el aeropuerto de Tacuarembó y nosotros podemos estar hablando de que estamos dando seguridad, por un lado, en un modelo totalmente moderno, donde el ser humano se saca para el costado, no para desecharlo, sino para hacer más segura la operación. El día que se incremente la operación, yo tengo la base y lo único que tengo que hacer es poner más gente y cumplir con las normas internacionales. Va por ese lado.

Evidentemente, la aviación es una industria espectacular desde todo punto de vista y está hecha por soñadores. Nosotros estamos diciendo esto acá, porque los hermanos Wright soñaron con volar y lo hicieron; Charles Lindbergh hizo el primer cruce del océano Atlántico y así la gente que fue tratada como loca, después terminó siendo la que hizo la industria.

En el caso de Howard Hughes, el transporte le debe casi todo, por el *expertise* que le puso y cómo pensó y cómo evolucionó. Entonces, esto es algo muy dinámico, que cambia muy rápido.

Entendemos que dar una concesión por tanto tiempo es un disparate y que ata al Estado y el potencial de desarrollo que pueda tener esto como industria.

SEÑORA CHALKLING (Carolina).- Volviendo a nuestro taller, está ubicado en el aeropuerto de Charles Chalkling y cuenta con servicio de estación meteorológica y pistas que tienen, precisamente, operación visual nocturna. Tenemos toda la infraestructura para recibir a esos clientes que son el objeto del taller.

Estamos con capacidad para brindar servicios a la región, pero necesitamos los servicios. No necesitamos tener un aeropuerto internacional; necesitamos contar con los servicios para que esas aeronaves que aterrizan puedan recibir el servicio del taller. Reitero los servicios: Migraciones, Aduana, sanitario y policial. Contando con eso, nosotros vamos a poder seguir brindando servicios a la región, pero si hablamos de aeropuerto internacional, nosotros estamos condenados a dejar de brindar servicios al exterior, cuando realmente los procesos de certificación por los distintos países fueron realmente trabajosos

Esa es la razón por la cual estamos acá: para contarles que existe una aviación más allá de lo que es el transporte de línea aérea. Existe toda una aviación general que necesita los puntos de ingreso, el poder utilizar pistas habilitadas, donde sea que se requiera, contando con los servicios que el operador pague en cada oportunidad, pero siendo más eficientes. Acá sí que el futuro depende de lo que resolvamos hoy. Está en vuestras manos el hacerlo.

SEÑOR REPRESENTANTE CAL (Sebastián).- La doctora Chalkling, humildemente no se presentó de esa forma, es una de las abogadas más reconocidas en lo que respecta al tema aeronáutico en el Uruguay.

Hay algo de lo que no se habló: de los momentos de mayor riesgo que tiene una aeronave, que sin duda son el despegue y el aterrizaje.

Una de las bases que tenemos para este proyecto del Sistema Nacional de Aeropuertos es la reducción de riesgos a la hora de la operación en nuestros aeropuertos. Pero si dejamos este sistema como está en el proyecto original, duplicamos permanentemente el riesgo, porque para llegar, por ejemplo, a la empresa de ellos, estamos hablando de que desde Argentina va a necesitar hacer dos despegues y dos aterrizajes, pudiendo perfectamente despegar desde Argentina, con Migraciones y Aduana a requerimiento de la empresa de ellos, utilizando un solo despegue y un solo aterrizaje. Un claro ejemplo que ya hemos tenido -hay muchísimos- y que se puede aplicar perfectamente para la empresa de ustedes es que tiene que ir una aeronave desde Asunción del Paraguay a Salto y, en un vuelo de pocos minutos, nuevamente a la empresa de ellos, pudiendo hacerse en forma directa.

Otro ejemplo que tenemos en el departamento de Colonia, como teníamos el Aeropuerto Internacional de Carmelo, hasta no hace mucho tiempo, es que venían desde Buenos Aires directamente a Carmelo. Hoy tienen que ir desde Buenos Aires a Colonia y de Colonia a Carmelo. Es decir que duplicamos los riesgos. Eso es algo de lo que no se habló en la jornada de hoy y yo quiero que la Comisión lo sepa y dejar constancia en la versión taquigráfica. Si bien a veces parecen cosas de sentido común, por un tema de desconocimiento -no estoy hablando de mala fe ni nada por el estilo-, no se tienen en cuenta. Me refiero a que los dos momentos de mayor riesgo en un vuelo son, sin duda, el despegue y el aterrizaje.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quisiera saber si hoy el aeropuerto de Paysandú tiene categoría internacional.

SEÑOR CHALKLING (Juan).- El aeropuerto departamental de Paysandú sí tiene categoría internacional; el Charles Chalkling, no. Este último operó con servicio de aduana y migraciones en algún momento, pero hoy no. La salida es por el aeropuerto departamental. De todos modos, es un servicio que está muy mal. Básicamente, nosotros que podríamos salir por Paysandú lo estamos haciendo por Salto, porque la operación está limitada a los días que tiene el personal. Entonces, si no hay operaciones, no puede ser internacional. Eso es un poco complejo, pero son barreras que puso la propia Dinacia. Eso nos limita.

En línea con lo mencionado por el señor diputado Cal, es muy importante agregar a eso que el tipo de aviones de los que nosotros estamos hablando tienen turbinas -estamos hablando de aviones turbo hélice-, es decir, son motores más costosos y miden su vida útil por horas y por ciclos. El ciclo es lo que comprende un arranque, el despegue y el aterrizaje. Técnicamente voy a dar una explicación muy breve. Es el momento donde hay el mayor cambio de temperatura, el motor pasa de una temperatura ambiente a setecientos grados Celsius interior, por ejemplo. Entonces, sufre un estrés. Luego, en el despegue, vuelve a esa temperatura por lo que vuelve a sufrir un estrés hasta que se apaga, donde vuelve a sufrirlo al revés, porque se enfría rápidamente.

Entonces, el cliente gasta un ciclo para volar cinco o treinta minutos en un avión que normalmente tendría que hacer un vuelo de entre dos y cuatro horas. Ese es uno de los motivos.

Cuando hablamos de aterrizaje y de seguridad, no olviden que puede haber un impacto con aves o una piedra suelta que rompa una hélice. El costo de una pala puede ir desde US$ 6.000 a US$ 40.000 o US$ 50.000, dependiendo de la envergadura del avión. Por eso es tan importante la seguridad. Uruguay podría ser modelo a nivel de Sudamérica si reperfilara algunas cosas. Es importante saber que el recurso humano está, que hoy la comunidad está siendo útil y está totalmente alineada para trabajar en conjunto y hacer de la aviación cada día algo más seguro y más confiable.

Gracias.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos a la familia Chalkling por haber hecho estos aportes y los tendremos en cuenta al momento de resolver este proyecto de ley.

(Se retira de Sala la delegación de Aircraft Repair Station)

(Ingresa a sala una delegación de la Cámara Uruguaya de la Industria Aeronáutica)

——La Comisión tiene el agrado de recibir a una delegación de la Cámara Uruguaya de la Industria Aeronáutica, integrada por el señor Diego Ravera, presidente, y el señor Gualdemar Gutiérrez.

SEÑOR RAVERA (Diego).- Antes que nada, quiero decirles que les vamos a dejar tres documentos. El primero lo va a leer el señor Gualdemar Gutiérrez; el segundo es netamente técnico, y el tercero es el anexo Mitre, que es a lo que se comprometió a cumplir el concesionario actual en 2014, cuando se firmó.

SEÑOR GUTIÉRREZ (Gualdemar).- Realmente, es difícil empezar a hablar de este tema porque tiene demasiados aspectos. Ustedes ya han escuchado varias opciones.

Yo he luchado por la aviación como administrador, porque soy coronel retirado de la Fuerza Aérea y trabajé en la Dinacia -y la conozco bien-, y como administrado porque soy

piloto civil, piloto instructor y controlador de tránsito aéreo. Así que conozco todas las aristas y siempre trabajé de la misma manera.

En el día de hoy pretendemos que los honorables integrantes de esta Comisión pongan en suspenso este proyecto de ley. Voy a tratar de exponer al respecto.

En primer lugar, porque el texto propuesto, que fue engendrado en la Administración anterior, lamentablemente, no soluciona lo que pretende solucionar. Eso es lo más importante.

En segundo término, la comunidad aeronáutica necesita tiempo para lograr, junto con la nueva Administración -tenemos presidente nuevo, ministro nuevo y Dinacia nueva- una solución al problema que se plantea y que esta ley pretende solucionar.

Vamos a dejarles dos trabajos: uno hecho por un grupo de expertos de la OACI -que costó medio millón de dólares al Estado hace un par de años- y, otro, que hice vinculado con el punto de la ley. Después se agrega lo de Mitre, que pueden leer con más tranquilidad.

La ventaja de estos dos trabajos es que fueron hechos de manera independiente -yo no estaba en el país cuando se hizo el primero; no conocía el anterior-, y llegamos a la misma conclusión: la solución está en reestructurar la Dinacia, mejorar su flujo financiero y darle la importancia necesaria para los recursos humanos.

Voy a tratar de explicar brevemente por qué consideramos que hay que poner esta ley en suspenso y rever toda la situación.

En primer lugar, porque la ley no cumple con lo que los expertos pidieron. Si tienen oportunidad, lean el material que vamos a dejarles y se darán cuenta de que en ningún momento habla de concesiones ni de privatizaciones. Sabemos muy bien que el mundo y Uruguay tienen sus diferencias.

En realidad, lo que necesita la Dinacia es una mejora en su flujo financiero, que lo tiene. Por ejemplo, el mismo reporte dice que con US$ 19.000.000 se solucionarían todos los problemas aeroportuarios, pero eso es un tercio de lo que entra en la Dinacia por año. Es decir, que si hace veinte o treinta años que venimos dejando morir los aeropuertos no ha sido porque la comunidad aeronáutica ha querido ni porque la Dinacia ha querido, pues me consta que la Dinacia -repito, lo vi de adentro- sí pretende mejorar las condiciones. Todo es un tema de dinero.

Hay otro problema, y es que el dinero que pagamos ahora como administrados son tasas, entonces tienen que estar vertidas en donde yo quiero, porque es por un servicio que recibo, por ejemplo para que la pista esté bien. Pero, por necesidad, estas tasas han derivado a rentas generales, y después lo que viene son migajas. Por eso los aeropuertos están como están, y este proyecto de ley no lo soluciona; en todo caso solucionará parte del tema de la infraestructura. Ahora vamos a ver el resto de los problemas que trae este proyecto.

Por otro lado, también deja al Estado sin poder de negociación. En primer lugar, porque la ley ya existe; es lo que la Dinacia ha hecho siempre. Es decir que el invento de la red no existe. En realidad, lo que estamos haciendo es pasar los mejores aeropuertos a un privado. ¿Cómo va a negociar el Estado si la red económicamente solo es viable si, por lo menos, tiene uno de los aeropuertos importantes, y los dos ya están concesionados? ¿Cómo va a negociar el Estado si depende únicamente de saber si el concesionario quiere agarrar los aeropuertos? No va a haber una licitación; no va a haber una competencia transparente como se ha dicho y como la ley debería garantizar. Eso no

está garantizado en la ley. Además, el Estado queda a la voluntad de lo que diga el concesionario; esa es la realidad.

Por otra parte, está el monopolio privado. De hecho, la ley crea un monopolio privado, porque el concesionario es el único operador, el único que se puede presentar, el único que puede decir que sí o que no. Se ha dicho, y me consta, porque lo hemos escuchado de la delegación anterior -ustedes lo habrán escuchado acá-, que se pretende no cobrar determinadas cosas. Yo conozco al concesionario; fue director del aeropuerto durante una etapa de la transición. Asumí mi rol como administrador, y le hice cumplir al concesionario, al pie de la letra, cada uno de los puntos; tuve bastantes problemas por eso.

Evidentemente, el poder de negociación que tiene el concesionario es muy grande, porque maneja muchos millones de dólares; tiene opciones. Si bien podrá cobrar, o no, algunas de las cosas, otras la va cobrar necesariamente, porque de lo contrario no es negocio.

¿Cómo el concesionario puede decir que va a invertir US$ 120.000.000 en cincuenta años -es algo de lo que no voy a hablar hoy- y que pretende ganar US$ 1.000.000.000? ¿O sea que el Estado está renunciando a hacer ese mismo negocio?

La concesión no va a solucionar los problemas de la aviación, porque hay otro punto a tener en cuenta, que quizás sea el más importante de todos. Cuando ustedes concesionen, van a concesionar el piso y el espacio, pero el problema más grande que actualmente tiene el interior son los servicios. Si ustedes quieren ir ahora a cualquier aeródromo del interior, no van a poder hacerlo, porque no hay información meteorológica eficiente y no hay combustible.

Por supuesto, si hablamos de un aeropuerto internacional, para conseguir migración y aduana hay que llamar, hay que ver si están disponibles. Y si hablamos del transporte aéreo regular, se requieren otras cosas, como seguridad, Interpol y barrera sanitaria; eso es importante teniendo en cuenta lo que está ocurriendo actualmente. Imagínense lo que pasaría si hoy tuviéramos que hacer un vuelo regular a Salto.

Por lo tanto, todo eso lo tiene que poner el Estado, y el Estado actualmente no está en condiciones de hacerlo; en primer lugar, porque no hay presupuesto, y ese es uno de los problemas que tiene la Dinacia. Entonces, ustedes no le pueden decir al concesionario -no vamos a hablar de este, sino del que teóricamente podría serlo- que esté veinticuatro horas disponible porque nosotros no tenemos forma de cubrir dos aeropuertos. Por ejemplo, el de Melilla, que es el aeropuerto que más se mueve en el país, luego del Aeropuerto Internacional de Carrasco, no tiene servicio nocturno porque no hay personal.

Entonces, cómo el Estado puede pensar en hacer una concesión si no soluciona el problema real, que es este otro. Hay radioayuda y un sinfín de tareas adicionales, que van a seguir dentro de la órbita del Estado, pero actualmente es ineficiente para cumplirlas. Por esa razón, la solución era empezar por la reestructura de la Dinacia, para que los fondos que se recaudan puedan ser manejado. Una de las soluciones que proponen los expertos de la OACI es la de generar un ente, como Antel o UTE; particularmente, me inclinaría por hacer una PPP sin fines de lucro, porque le daría el mejor equilibrio de las dos partes, ya que podría cubrir lo necesario y verter los flujos de fondo donde se debe.

No sé si recuerdan una película en la que el protagonista construía una cancha de béisbol para que vinieran los fantasmas; bueno, acá estamos, más o menos, en lo mismo.

Por más que ustedes pongan los millones que quieran, no van a lograr nada, porque la aeronáutica se basa en lo que hay localmente, y si nadie quiere ir en avión a Salto, por más que pongan el aeropuerto más lindo del mundo, la gente no va a ir a Salto en avión. Va a ir por tierra, porque los costos pasan por otro lado.

En realidad, el sistema tiene que ser equilibrado, y por eso la importancia de reforzar la Dinacia o de cambiar su forma para que tenga más agilidad, porque el trabajo que hace siempre ha sido bueno; lo que ocurre -por más bueno que sea- es que sin dinero no se puede hacer nada. Ustedes saben muy bien cómo está el Estado en muchos lugares, y esas son las causas por las que esta iniciativa no solo no va a solucionar el problema, sino que lo va a empeorar, en la medida en que estamos hablando de cincuenta años de concesión. No voy a hacer especulaciones, pero es evidente que lo que quiere el concesionario es extender a cincuenta años la concesión del Aeropuerto Internacional de Carrasco y el de Laguna del Sauce, y para lo otro tirar algún millón de dólares cada tanto y solucionar el problema de los aeropuertos del interior. Si esto prospera, vamos a quedar comprometidos, sin servicios, y a merced del concesionario, tanto los usuarios como el Estado.

SEÑOR RAVERA (Diego).- Simplemente, quiero ampliar lo manifestado por Gualdemar.

Los documentos son cuatro; uno es el asesoramiento de la OACI, para que vean hacia dónde podría ir la aviación de nuestro país.

Hoy, a simple vista, el concesionario que tenemos en el Aeropuerto Internacional de Carrasco y en Laguna del Sauce -no lo voy a nombrar- aparece como el indicado para ingresar, si este proyecto de ley es aprobado. Teóricamente, no aparece una potencial segunda opción.

Yo no quiero hablar mal de nadie. Hace pocos días estuve hablando con el gerente, me explicó cuál era el proyecto y me manifestó que quieren invertir aproximadamente US$ 120.000.000 en cincuenta años, es decir US$ 2.500.000 por año, lo que equivale a US$ 500.000 por unidad aérea, porque estamos hablando de aeropuertos específicamente. Evidentemente, eso lo van a destinar más a los aeropuertos de Carrasco y Laguna del Sauce que a los del interior, pero busquemos un ejemplo parecido. Como rematador es muy importante tener en cuenta las opciones de asimiladores. La misma empresa está tratando de entrar en Brasil, donde ya se retiró de un aeropuerto del norte, ya que tuvo que dejar la concesión, y en la Argentina -no hablemos de la pandemia, porque es un tema que nos afecta a todos- tiene veinte aeropuertos y ellos mismos dicen que solo les interesan cinco: el Ezeiza, Aeroparque, Córdoba, Mendoza, y me falta uno que debe estar al sur; los demás quedaron preciosos, muy lindos, están igual que nuestros aeropuertos del interior. Lo que falta es fomento para la aviación; lo que falta es inversión; lo que falta -que hemos hablado varias veces- es que al lado del aeropuerto haya una zona comercial como, por ejemplo, Zona Franca. De esa forma, motivarían al pueblo cercano -perdónenme quienes son del interior- a acercarse a la aviación.

Hace veinte o treinta años existía TAMU o pequeñas aerolíneas que llevaban a la gente a Rivera -yo estuve millones de veces en esa tarea como coronel retirado de la Fuerza Aérea- y eso tiene que volver, pero a bajo costo. El mercado fluye donde hay necesidad y esa es una razón de mercado.

SEÑOR GUTIÉRREZ (Gualdemar).- Nosotros podemos hablar mucho y se me ocurren mil soluciones, pero el tema es que para llegar a ellas lo primero que debemos

hacer es frenar y dar la oportunidad de que hablemos todos los integrantes. Eso es lo que en definitiva venimos a pedir.

No sé si tienen alguna duda puntual que pudiéramos evacuar.

SEÑOR REPRESENTANTE CAL (Sebastián).- Voy a ser lo más breve posible porque debemos concurrir a la sesión de Cámara.

Simplemente, quiero dejar constancia de que en el día de ayer presenté un proyecto alternativo que ya llegó a este ámbito y espero se considere; el presidente de la Comisión dijo que así sería.

Estoy de acuerdo con gran parte de lo que ustedes manifestaron hoy aquí; ya lo he escuchado en repetidas oportunidades en esta Comisión a la que no pertenezco, pero asisto como invitado.

Quiero mencionar que uno de los artículos que propongo modificar en el proyecto que presenté tiene que ver con bajar la posibilidad de concesionar de cincuenta a treinta años, como es hoy. Agregué dos artículos más, uno de los cuales entiendo protege a la aviación general de tener que asumir costos que no estén incluidos dentro del PGU, y otro que apunta a que los aeropuertos que no estén incluidos dentro del Sistema Nacional de Aeropuertos Internacionales no pierdan la categorización que tengan al momento de la creación de este.

Yo preferiría que este proyecto no se aprobara de ninguna forma, pero entiendo que hay voluntad política para que así sea, lo que ya quedó demostrado en el Senado, donde fue votado por unanimidad. Entiendo que no puedo pelear contra molinos de viento, por lo que por lo menos sugiero una solución que yo entiendo menos dañina para la aviación del Uruguay.

SEÑOR RAVERA (Diego).- Quisiera hacer una pequeña aclaración y es que la categorización de los aeropuertos viene en los controles de inspecciones que hace la OACI, por lo que hay que completarla.

Reitero el agradecimiento y dejo la carpeta con información a disposición.

SEÑOR PRESIDENTE.- Muchas gracias.

Se levanta la reunión.

